

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2021/255 DELLA COMMISSIONE****del 18 febbraio 2021****recante modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla 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 <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) La pandemia di COVID-19 continua a incidere sull'aviazione civile internazionale ed europea, al punto che l'effettuazione delle visite in loco per la designazione e la nuova designazione dei vettori aerei e degli operatori merci nei paesi terzi a norma del punto 6.8 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione <sup>(2)</sup> rimane seriamente ostacolata per ragioni obiettive e indipendenti dalla volontà di tali vettori od operatori.
- (2) È pertanto necessario estendere oltre la data stabilita al punto 6.8.1.7 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 l'applicabilità del processo alternativo e accelerato per le convalide ai fini della sicurezza aerea UE degli operatori della catena logistica in entrata dell'Unione colpiti dalla pandemia di COVID-19.
- (3) L'Unione ha promosso, nell'ambito dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) e dell'Organizzazione mondiale delle dogane (OMD), lo sviluppo di un concetto strategico internazionale delle informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco (PLACI), usato per descrivere un insieme specifico di 7 + 1 dati <sup>(3)</sup> quale definito nel quadro di norme SAFE dell'OMD (SAFE FoS). I dati relativi alle spedizioni, forniti alle autorità di regolamentazione da spedizionieri, vettori aerei, operatori postali, integratori, agenti regolamentati o altri soggetti il più presto possibile prima che le merci siano caricate su un aeromobile nell'ultimo punto di partenza, consentono un livello di sicurezza supplementare che consiste nello svolgimento, da parte delle autorità doganali di entrata, di un'analisi delle minacce e dei rischi prima della partenza.
- (4) Ai fini della sicurezza dell'aviazione civile è pertanto opportuno effettuare, il più presto possibile prima che le merci siano caricate sull'aeromobile in partenza da un paese terzo, una prima analisi dei rischi sulle merci che devono essere introdotte nel territorio doganale dell'Unione per via aerea non appena ricevuto l'insieme minimo di dati della dichiarazione sommaria di entrata di cui all'articolo 106, paragrafi 2 e 2 bis, del regolamento delegato (UE) 2015/2446 della Commissione <sup>(4)</sup>. L'obbligo di effettuare una prima analisi dei rischi dovrebbe applicarsi a decorrere dal 15 marzo 2021.
- (5) L'articolo 186 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione <sup>(5)</sup> stabilisce il processo relativo all'analisi dei rischi e ai controlli effettuati dall'ufficio doganale di prima entrata, mentre l'articolo 182 del medesimo regolamento stabilisce il sistema di controllo delle importazioni (ICS2) elaborato di comune accordo dalla

<sup>(1)</sup> GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72.

<sup>(2)</sup> 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 (GU L 299 del 14.11.2015, pag. 1).

<sup>(3)</sup> Nome del mittente, indirizzo del mittente, nome del destinatario, indirizzo del destinatario, numero di colli, peso lordo totale, descrizione delle merci e lettera di trasporto aereo house o master.

<sup>(4)</sup> Regolamento delegato (UE) 2015/2446 della Commissione, del 28 luglio 2015, che integra il regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione alle modalità che specificano alcune disposizioni del codice doganale dell'Unione (GU L 343 del 29.12.2015, pag. 1).

<sup>(5)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione, del 24 novembre 2015, recante modalità di applicazione di talune disposizioni del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice doganale dell'Unione (GU L 343 del 29.12.2015, pag. 558).

Commissione e dagli Stati membri quale interfaccia armonizzata dell'UE destinata agli operatori, per le richieste, le richieste di modifiche, le richieste di invalidamento, il trattamento e la conservazione delle indicazioni delle dichiarazioni sommarie di entrata e lo scambio con le autorità doganali di informazioni correlate.

- (6) Poiché a decorrere dal 15 marzo 2021 l'esito dell'analisi dei rischi effettuata in base alle informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco potrà comportare, per gli operatori impegnati nella catena logistica in entrata nell'Unione, l'obbligo di applicare specifiche misure di attenuazione dei rischi per la sicurezza aerea durante le loro operazioni in un paese terzo, è necessario e urgente integrare le norme di applicazione per la sicurezza dell'aviazione civile di conseguenza.
- (7) L'attuale pandemia di COVID-19 ha gravi ripercussioni sulla capacità degli aeroporti dell'Unione di completare il processo di installazione di sistemi per il rilevamento di esplosivi (EDS) di standard 3. La Commissione e gli Stati membri confermano un forte impegno a completare la messa in opera della più recente tecnologia per il controllo del bagaglio da stiva. È stata elaborata una nuova tabella di marcia per consentire una maggiore flessibilità di adattamento alla situazione attuale, in conformità di un meccanismo di definizione delle priorità basato su categorie di aeroporti, e dare visibilità all'introduzione di standard più elevati per le prestazioni di rilevamento.
- (8) L'esperienza acquisita nell'attuazione del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione ha messo in evidenza la necessità di apportare alcune modifiche alle modalità di attuazione di determinate norme fondamentali comuni. Le modalità di attuazione di alcune di queste norme devono essere adeguate al fine di chiarire, armonizzare, semplificare e rafforzare determinate misure specifiche per la sicurezza aerea, migliorare la chiarezza del diritto, standardizzare l'interpretazione comune della legislazione e garantire ulteriormente la migliore attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea.
- (9) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998.
- (10) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di cui all'articolo 19 del regolamento (CE) n. 300/2008,

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*.

Tuttavia i punti 1 e 22 dell'allegato si applicano a decorrere dal 15 marzo 2021, il punto 2 dell'allegato si applica a decorrere dal 1° marzo 2022 e il punto 14 si applica a decorrere dal 1° luglio 2021.

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

Fatto a Bruxelles, il 18 febbraio 2021

*Per la Commissione*  
*La presidente*  
Ursula VON DER LEYEN

## ALLEGATO

L'allegato è così modificato:

1) è aggiunto il seguente punto 6.0.4:

«6.0.4. Ai fini del presente allegato per “informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco” o “PLACI” si intende il processo di prima analisi dei rischi sulle merci che devono essere introdotte nel territorio doganale dell'Unione \* per via aerea.

\* Poiché l'Islanda non fa parte del territorio doganale dell'Unione, ai fini del punto 6.8.7 del presente allegato l'Islanda è considerata un paese terzo.»;

2) sono aggiunti i seguenti punti 6.1.4, 6.1.5 e 6.1.6:

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

- a) agente regolamentato;
- b) mittente conosciuto;
- c) trasportatore designato in conformità al punto 6.6.1.1, lettera c), che trasporta spedizioni precedentemente sottoposte a controlli di sicurezza;
- d) nessuno dei soggetti di cui alle lettere a), b) o c).

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

- a) il trasportatore è egli stesso un agente regolamentato;
- b) il trasporto è effettuato per conto dell'agente regolamentato o vettore aereo ricevente nelle aree sterili.

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

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

- a) siano sottoposte a screening prima dell'ingresso, in conformità al punto 6.2 e sotto la responsabilità dell'agente regolamentato o del vettore aereo ricevente;
- b) siano scortate sotto la responsabilità dell'agente regolamentato o del vettore aereo fino ai loro locali situati nelle aree sterili.

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

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

3) al punto 6.3.1.2, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

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

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

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

- 4) al punto 6.3.1.4., il terzo capoverso è sostituito dal seguente:

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

- 5) il punto 6.3.1.5 è sostituito dal seguente:

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

Subito dopo il ritiro, e in ogni caso entro 24 ore dallo stesso, l'autorità competente provvede affinché il cambio di status dell'ex agente regolamentato venga indicato nella "banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica". Se l'agente regolamentato non è più titolare di un'autorizzazione AEO di cui all'articolo 38, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio \* e all'articolo 33 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447, o se la sua autorizzazione AEO è sospesa a causa della mancata osservanza dell'articolo 39, lettera e), del regolamento (UE) n. 952/2013 e dell'articolo 28 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447, l'autorità competente adotta le misure appropriate per garantire la conformità dell'agente regolamentato ai requisiti del regolamento (CE) n. 300/2008.

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

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

- 6) il punto 6.3.1.8 è sostituito dal seguente:

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

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

- 7) al punto 6.3.2.6, la lettera g) è sostituita dalla seguente:

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

- 8) al punto 6.3.2.6 è aggiunto il seguente capoverso:

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

- 9) al punto 6.4.1.2, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

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

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

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

- 10) al punto 6.4.1.4., il terzo capoverso è sostituito dal seguente:

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

- 11) il punto 6.4.1.5 è sostituito dal seguente:

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

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

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

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

- 12) il punto 6.4.1.7 è sostituito dal seguente:

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

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

13) il punto 6.5.1 è sostituito dal seguente:

«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:

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

Laddove il mittente responsabile sia titolare di un'autorizzazione AEO di cui all'articolo 38, paragrafo 2, lettera b) del regolamento (UE) n. 952/2013 e all'articolo 33 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447, il numero di autorizzazione AEO deve essere conservato nella banca dati di cui al primo capoverso.

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

14) sono aggiunti i seguenti punti 6.6.1.3, 6.6.1.4 e 6.6.1.5:

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

- a) un controllo dell'integrità personale, consistente nella verifica dell'identità e del curriculum vitae e/o delle referenze fornite;
- b) una formazione generale di sensibilizzazione alla sicurezza, conformemente al punto 11.2.7.

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

- a) aver superato un controllo dei precedenti personali;
- b) seguire una formazione sulla sicurezza, conformemente al punto 11.2.3.9.

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

- a) firmare un contratto di autotrasporto con il trasportatore;
- b) astenersi dal subappaltare ulteriormente tale servizio;
- c) attuare le disposizioni di cui ai punti 6.6.1.3 e 6.6.1.4, a seconda dei casi.

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

15) al punto 6.8.1.7, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

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

16) i punti 6.8.3.6 e 6.8.3.7 sono sostituiti dai seguenti:

«6.8.3.6 Una volta che sono stati effettuati i controlli di sicurezza di cui ai punti da 6.8.3.1 a 6.8.3.5, l'ACC3 o l'agente regolamentato con convalida ai fini della sicurezza aerea UE (RA3) responsabile dell'applicazione dei controlli di sicurezza deve provvedere affinché i documenti di accompagnamento, sotto forma di lettera di

trasporto aereo, documentazione postale equivalente o dichiarazione separata, forniti in formato elettronico o cartaceo, indichino almeno le seguenti informazioni:

- a) il codice alfanumerico identificativo unico dell'ACC3;
- b) lo status di sicurezza della spedizione di cui al punto 6.3.2.6, lettera d), rilasciato dall'ACC3 o da un agente regolamentato con convalida ai fini della sicurezza aerea UE (RA3), a seconda dei casi;
- c) il codice identificativo unico della spedizione, ad esempio il numero della lettera di trasporto aereo house o master, se del caso;
- d) il contenuto della spedizione, o l'indicazione della spedizione consolidata, se del caso;
- e) i motivi del rilascio dello status di sicurezza, compresi i mezzi o la modalità di screening utilizzati o i motivi per l'esenzione della spedizione dallo screening, utilizzando gli standard adottati nello schema di Dichiarazione di Sicurezza della Spedizione dell'ICAO.

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

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

17) il punto 6.8.3.9 è sostituito dal seguente:

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

18) al punto 6.8.4.11, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

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

19) al punto 6.8.4.12, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

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

20) i punti 6.8.5.5, 6.8.5.6 e 6.8.5.7 sono soppressi;

21) al punto 6.8.6.1, il punto 1 è sostituito dal seguente:

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

- a) ne informa immediatamente il vettore aereo o il soggetto interessato, chiedendo di formulare osservazioni e di adottare misure adeguate rispetto alla carenza grave;
- b) ne informa immediatamente gli altri Stati membri e la Commissione.

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

- 1) durante le attività di monitoraggio della conformità;
- 2) durante l'esame della documentazione, compresa la relazione di convalida della sicurezza aerea UE di altri operatori che fanno parte della catena logistica dell'ACC3, del RA3 o del KC3;
- 3) al ricevimento di informazioni fattuali scritte da parte di altre autorità e/o operatori in merito alle attività degli ACC3, RA3 o KC3 interessati, sotto forma di prove documentate che indichino chiaramente le violazioni della sicurezza.»;

22) è aggiunto il seguente punto 6.8.7:

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

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

6.8.7.2 Nell'ambito dell'analisi delle PLACI, se l'ufficio doganale di prima entrata ha motivo fondato di sospettare che una spedizione in arrivo nel territorio doganale dell'Unione per via aerea può costituire una grave minaccia per l'aviazione civile, tale spedizione deve essere trattata come merce o posta ad alto rischio (HRCM) conformemente al punto 6.7.

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

- a) eseguire sulla spedizione specifica i controlli di sicurezza elencati nell'allegato, punti 6.7.3 e 6.7.4, della decisione di esecuzione C(2015) 8005, nel caso di un ACC3 o di un RA3 autorizzato all'esecuzione di tali controlli di sicurezza;
- b) garantire che un ACC3 o un RA3 autorizzato all'esecuzione di tali controlli di sicurezza rispetti le disposizioni di cui alla lettera a). Le informazioni devono essere fornite all'ufficio doganale di prima entrata qualora la spedizione debba essere affidata o sia stata affidata a un altro operatore, un altro soggetto o un'altra autorità per l'esecuzione dei controlli di sicurezza. Tale altro operatore o soggetto o tale altra autorità provvede affinché siano eseguiti i controlli di sicurezza di cui alla lettera a) e conferma al vettore aereo, all'operatore o alla persona da cui ha ricevuto la spedizione che i controlli sono stati eseguiti e ne comunica l'esito;
- c) confermare all'ufficio doganale di prima entrata sia l'esecuzione dei controlli di cui alla lettera a) sia l'esito degli stessi.

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

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

- a) eseguire sulla spedizione specifica almeno i controlli di sicurezza stabiliti dall'annesso 17 dell'ICAO relativo alla merce o posta ad alto rischio \*\*;
- b) garantire che i requisiti di cui alla lettera a) siano soddisfatti da un operatore, un soggetto o un'autorità approvata per l'esecuzione di tali controlli di sicurezza dall'autorità competente del paese terzo. Le informazioni devono essere fornite all'ufficio doganale di prima entrata qualora la spedizione debba essere affidata o sia stata affidata a un altro operatore, un altro soggetto o un'altra autorità per l'esecuzione dei controlli di sicurezza. Tale altro operatore o soggetto o tale altra autorità provvede affinché siano eseguiti i controlli di sicurezza di cui alla lettera a) e conferma al vettore aereo, all'operatore o alla persona da cui ha ricevuto la spedizione che i controlli sono stati eseguiti e ne comunica l'esito;
- c) confermare all'ufficio doganale di prima entrata sia l'esecuzione dei controlli di cui alla lettera a) sia l'esito degli stessi.

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

- 6.8.7.5 Nell'ambito dell'analisi delle PLACI, se l'ufficio doganale di prima entrata ha motivo fondato di sospettare che una spedizione introdotta nel territorio doganale dell'Unione per via aerea può costituire una grave minaccia per la sicurezza che lo induce a rilasciare una notifica di "Divieto di carico", tale spedizione non deve essere caricata a bordo di un aeromobile né scaricata, a seconda dei casi.
- 6.8.7.6 Il vettore aereo, l'operatore, il soggetto o la persona di un paese terzo che riceve una notifica dall'ufficio doganale di prima entrata in cui si richiede che una spedizione non sia caricata a bordo di un aeromobile a norma del punto 6.8.7.5 deve:
  - a) garantire che la spedizione in suo possesso non sia caricata a bordo di un aeromobile o venga immediatamente scaricata qualora la spedizione sia già a bordo dell'aeromobile;
  - b) confermare all'ufficio doganale di prima entrata nel territorio doganale dell'Unione che la richiesta è stata soddisfatta;
  - c) collaborare con le autorità competenti dello Stato membro dell'ufficio doganale di prima entrata;
  - d) informare l'autorità competente per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato in cui ha sede il vettore aereo, l'operatore, il soggetto o la persona che riceve la notifica e del paese terzo in cui si trova attualmente la spedizione, se diverso.
- 6.8.7.7 Qualora la spedizione sia già passata a un altro vettore aereo, operatore o soggetto lungo la catena logistica, il vettore aereo, l'operatore, il soggetto o la persona che riceve la notifica di "Divieto di carico" di cui al punto 6.8.7.5 deve informarne immediatamente l'altro vettore aereo, operatore, soggetto o persona, che a sua volta deve:
  - a) garantire il rispetto delle disposizioni di cui al punto 6.8.7.6, lettere a), c) e d);
  - b) confermare al vettore aereo, all'operatore, al soggetto o alla persona da cui ha ricevuto la notifica di cui al punto 6.8.7.5 l'applicazione del punto 6.8.7.6, lettera b).
- 6.8.7.8 Qualora l'aeromobile sia già decollato con a bordo una spedizione per la quale l'ufficio doganale di prima entrata aveva emesso, a norma del punto 6.8.7.5, una notifica di "Divieto di carico", il vettore aereo, l'operatore, il soggetto o la persona che riceve tale notifica deve immediatamente informare:

- a) le autorità competenti dello Stato membro di cui al punto 6.8.7.6, lettera c), al fine di informare e rimanere in contatto con le autorità competenti del primo Stato membro sorvolato nell'Unione;
- b) l'autorità competente per la sicurezza dell'aviazione civile del paese terzo in cui ha sede il vettore aereo, l'operatore, il soggetto o la persona che riceve la notifica e del paese da cui è partito il volo, se diverso.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

23) al punto 11.6.3.6 è aggiunta la seguente frase:

«L'autorità competente deve fornire ai validatori che approva le parti pertinenti della legislazione non pubblica e dei programmi nazionali riguardanti le operazioni e i settori da sottoporre a convalida.»;

24) il punto 11.6.3.8 è sostituito dal seguente:

«11.6.3.8 L'autorità competente che agisce in qualità di validatore può effettuare convalide solamente per i vettori aerei, gli operatori e i soggetti posti sotto la sua responsabilità o sotto la responsabilità dell'autorità competente di un altro Stato membro qualora abbia ricevuto esplicita richiesta da tale autorità o sia stata da essa esplicitamente designata.»;

25) è aggiunto il seguente punto 11.6.3.11:

«11.6.3.11 L'approvazione di un validatore della sicurezza aerea UE scade dopo al massimo cinque anni.»;

26) il punto 11.6.4.1 è sostituito dal seguente:

«11.6.4.1 Un validatore della sicurezza aerea UE:

- a) non è considerato approvato fino a quando i suoi dati non sono inseriti nella "banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica";
- b) deve ottenere prova del suo status da parte dell'autorità competente o per conto della stessa;
- c) potrebbe non effettuare convalide ai fini della sicurezza se possiede lo status di validatore della sicurezza aerea nel quadro di un sistema equivalente in vigore in un paese terzo o un'organizzazione internazionale, tranne qualora si applichi il punto 11.6.4.5

I validatori della sicurezza aerea UE inseriti nella "banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica" per conto dell'autorità competente possono effettuare convalide solamente per i vettori aerei, gli operatori e i soggetti posti sotto la responsabilità di tale autorità competente.»;

27) il punto 11.6.5.6 è sostituito dal seguente:

«11.6.5.6 La relazione di convalida deve essere redatta in inglese e trasmessa all'autorità competente e al soggetto sottoposto a convalida entro e non oltre un mese dalla verifica in loco.

L'autorità competente deve valutare la relazione di convalida entro e non oltre sei settimane dal ricevimento.

Se la relazione riguarda un vettore aereo, un operatore o un ente soggetto a convalida ai fini di una designazione esistente che scade dopo i periodi indicati ai capoversi precedenti, l'autorità competente può fissare un periodo più lungo per completare la valutazione.

In tal caso, e tranne qualora siano necessarie ulteriori informazioni e prove documentali supplementari per concludere correttamente la valutazione, l'autorità competente garantisce che il processo sia completato prima della scadenza della validità dello status.

Entro tre mesi dalla data di ricevimento della relazione deve essere fornito al validatore un riscontro scritto sulla qualità della relazione e, se del caso, eventuali raccomandazioni e osservazioni che l'autorità competente ritenga necessarie. Se pertinente, una copia di tale riscontro deve essere trasmessa all'autorità competente che ha approvato il validatore.

Ai fini della designazione di altri vettori aerei, operatori o soggetti ai sensi del presente regolamento, un'autorità competente può chiedere all'autorità competente che ha redatto una relazione di convalida nella propria lingua nazionale o che ha chiesto al validatore che effettua la convalida di farlo, una copia della relazione completa redatta in lingua inglese, la quale deve pervenire entro quindici giorni.»;

28) il punto 12.0.2.1 è sostituito dal seguente:

«12.0.2.1 Fatte salve le disposizioni del punto 12.0.5, le seguenti attrezzature di sicurezza possono essere installate dopo il 1° ottobre 2020 solo se sono stati loro accordati il "marchio UE" o lo status "in attesa di marchio UE" come previsto al punto 12.0.2.5:

- a) portali magnetici per la rilevazione dei metalli (WTMD);
- b) sistemi per il rilevamento di esplosivi (EDS);

- c) dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi (ETD);
- d) sistemi per il rilevamento di esplosivi liquidi (LEDS);
- e) dispositivi per la rilevazione dei metalli (MDE);
- f) scanner di sicurezza;
- g) dispositivi di scansione delle calzature;
- h) dispositivi per il rilevamento di vapori esplosivi (EVD).»;

29) il punto 12.0.2.3 è sostituito dal seguente:

«12.0.2.3 Il “marchio UE” è accordato alle attrezzature di sicurezza sottoposte a prova dai centri di controllo che, sotto la responsabilità dell'autorità competente, attuano misure di controllo della qualità in conformità alla procedura di valutazione comune della Conferenza europea dell'aviazione civile.»;

30) il punto 12.0.5.3 è sostituito dal seguente:

«12.0.5.3 Le attrezzature di sicurezza approvate a livello nazionale sulla base dei punti 12.0.5.1 o 12.0.5.2 non ricevono automaticamente il “marchio UE”.»;

31) è aggiunto il seguente punto 12.3.1:

«12.3.1 Tutte le apparecchiature installate a partire dal 1° gennaio 2023, da utilizzare per lo screening di merci e posta, nonché della posta e del materiale del vettore soggetti a controlli di sicurezza in conformità al capitolo 6, devono essere a visione multipla.

Per ragioni oggettive l'autorità competente può consentire l'uso di apparecchiature a raggi X a visione singola installate prima del 1° gennaio 2023 fino alle seguenti date:

- a) per le apparecchiature a raggi X a visione singola installate prima del 1° gennaio 2016, al più tardi fino al 31 dicembre 2025;
- b) per le apparecchiature a raggi X a visione singola installate a partire dal 1° gennaio 2016, per un periodo massimo di dieci anni dalla data di installazione o al più tardi fino al 31 dicembre 2027, se quest'ultima data è anteriore.

L'autorità competente informa la Commissione dell'applicazione delle disposizioni del secondo capoverso.»;

32) il punto 12.4.2 è sostituito dal seguente:

#### «12.4.2 **Standard per i sistemi EDS**

12.4.2.1 Tutti i sistemi EDS devono soddisfare i seguenti requisiti:

- a) i sistemi installati prima del 1° settembre 2014 devono soddisfare almeno lo standard 2;
- b) i sistemi installati tra il 1° settembre 2014 e il 31 agosto 2022 devono soddisfare almeno lo standard 3;
- c) i sistemi installati tra il 1° settembre 2022 e il 31 agosto 2026 devono soddisfare almeno lo standard 3.1;
- d) i sistemi installati a decorrere dal 1° settembre 2026 devono soddisfare almeno lo standard 3.2.

12.4.2.2 Lo standard 2 scade il 1° settembre 2021.

12.4.2.3 Al fine di consentire l'estensione dell'uso dello standard EDS 2 devono essere stabilite quattro categorie di aeroporti:

- a) categoria I - aeroporto con più di 25 milioni di passeggeri nel 2019;
- b) categoria II - aeroporto con servizi di linea verso almeno uno dei paesi terzi elencati nell'appendice 5-A del presente regolamento, ad eccezione del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord;
- c) categoria III - aeroporto con il volume di traffico più elevato nel 2019 in ciascuno Stato membro, se non già definito di categoria I o II;
- d) categoria IV - altro aeroporto.

12.4.2.4 L'autorità competente può autorizzare l'uso dello standard EDS 2 a decorrere dal 1° settembre 2021 secondo la seguente tabella:

	Sistemi EDS di standard 2 installati prima del 1° gennaio 2011	Sistemi EDS di standard 2 installati prima tra il 1° gennaio 2011 e il 1° settembre 2014
Aeroporti di categoria I	1° marzo 2022	1° marzo 2023
Aeroporti di categoria II o di categoria III	1° settembre 2022	1° settembre 2023
Aeroporti di categoria IV	1° marzo 2023	1° marzo 2024

12.4.2.5 L'autorità competente che autorizzi l'uso di sistemi EDS di standard 2 a decorrere dal 1° settembre 2021 deve informarne la Commissione.

12.4.2.6 Tutti i sistemi EDS progettati per lo screening del bagaglio a mano devono soddisfare almeno lo standard C1.

12.4.2.7 Tutti i sistemi EDS progettati per lo screening del bagaglio a mano contenente computer portatili e altri oggetti elettrici di grandi dimensioni devono soddisfare almeno lo standard C2.

12.4.2.8 Tutti i sistemi EDS progettati per lo screening del bagaglio a mano contenente computer portatili, altri oggetti elettrici di grandi dimensioni e LAG devono soddisfare almeno lo standard C3.

12.4.2.9 Tutti i dispositivi EDS conformi allo standard C3 devono essere considerati equivalenti ai sistemi EDS conformi allo standard 2 per lo screening di LAG.».

---