
**ANNESSO 1-A: MODELLO DI PROGRAMMA NAZIONALE DI
FACILITAZIONE DELL'AVIAZIONE CIVILE**



MODELLO ECAC

**PROGRAMMA NAZIONALE DI FACILITAZIONE
DELL'AVIAZIONE CIVILE (acronimo inglese NCAFP)**

[inserire il nome dello Stato Membro]

[inserire data]

INDICE

INTRODUZIONE	3
Facilitazione	3
Obiettivo del Comitato Nazionale FAL e del NCAFP	3
Vantaggi di un NCAFP	3
Firma e numero della versione	4
PARTE I – OBIETTIVI DEL PROGRAMMA NAZIONALE DI FACILITAZIONE	5
PARTE II – LEGISLAZIONE	6
Normative internazionali	6
Legislazione Europea e Raccomandazioni	6
Legislazione nazionale	7
PARTE III – ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DEL PROGRAMMA NAZIONALE DI FACILITAZIONE	8
COMITATO NAZIONALE DI FACILITAZIONE	8
Criteri di riferimento	8
Adesione	9
Task e Programma di lavoro	9
PARTE IV – RIPARTIZIONE DELLE RESPONSABILITÀ.....	11
Autorità Responsabile Designata per il NCAFP	11
Autorità competente per la Security	11
Autorità Doganale	12
Autorità per l’Immigrazione	12
Autorità Sanitaria	13
Autorità per l’Agricoltura	14
Operatori Aerei	14
Operatori Aeroportuali	14
Agenti di Gestione di Terra	15
Ente dedicato ai diritti dei passeggeri/Organismo Nazionale Competente	15
Allegato 1	
Regolamento interno del Comitato Nazionale di Facilitazione...	16

NOTA PER GLI STATI CHE IMPLEMENTANO UN PROGRAMMA NAZIONALE DI FACILITAZIONE DELL'AVIAZIONE CIVILE (NCAFP)

Questo modello fornisce una guida agli stati per supportare i loro sforzi nella stesura e definizione del proprio Programma Nazionale di Facilitazione dell'Aviazione Civile (NCAFP). Esso stabilisce i diversi temi che possono essere trattati nell'ambito del NCAFP ed offre un piano per gli stati che desiderano creare un Comitato e un Programma Nazionale di Facilitazione.

I quadri costituzionali e giuridici di ciascuno Stato sono fondamentali ai fini dello sviluppo sul lungo periodo dei rispettivi Programmi. Pertanto, gli Stati dovrebbero adattare questo modello alle proprie specifiche circostanze. Gli Stati dovrebbero scegliere quali elementi del template che meglio si adattano ai propri quadri costituzionali e giuridici.

L'Annesso 9 alla Convenzione di Chicago identifica un numero di stakeholder interessati alla facilitazione e gli Stati dovrebbero ambire a rappresentare gli interessi di questi ultimi nei loro Programmi. Potrebbe essere opportuno includere anche rappresentanti di governi stranieri o di organismi internazionali nel caso in cui rappresentino un valore aggiunto.

Gli stakeholder della facilitazione identificati nell'Annesso 9 sono:

- *Passeggeri*
 - *Compagnie aeree (nazionali e straniere)*
 - *Operatori aeroportuali*
 - *Autorità per il controllo dell'immigrazione*
 - *Autorità per il controllo delle dogane*
 - *Autorità sanitarie pubbliche*
 - *Autorità che rilasciano documenti di viaggio*
 - *Autorità di controllo di piante ed animali*
- (Notare che alcuni processi possono essere oggetto di subappalto a operatori di terra e terzi)*

1. INTRODUZIONE

1.1. Facilitazione

La facilitazione può essere definita come una combinazione di misure e di risorse umane e materiali volte a migliorare e ottimizzare i flussi di aeromobili, equipaggi, passeggeri e cargo garantendo al contempo l'osservanza della pertinente legislazione nazionale e internazionale.

1.2. Obiettivo del Comitato Nazionale FAL e del NCAFP

La costituzione del Comitato Nazionale di Facilitazione (d'ora in poi Comitato FAL) e del NCAFP è richiesto dallo Standard 8.17 incluso nell'Annesso 9 (Quindicesima edizione, Ottobre 2017) alla Convenzione di Chicago.

L'obiettivo di entrambi il Comitato e il NCAFP è quello di "mantenere un ambiente sicuro nell'aviazione civile dove i servizi sono erogati in modo affidabile ed efficiente".

La finalità del NCAFP è quella di fornire un quadro per guidare il miglioramento e l'ottimizzazione dei flussi di aeromobili, equipaggi, passeggeri e cargo e di rafforzare il customer service, mantenendo al contempo appropriate condizioni di sicurezza. Il Comitato rende disponibile un forum di consultazione su questione relative alla facilitazione tra gli stakeholder interessati nel Governo e nel settore privato.

Pur impegnato a facilitare una gestione efficiente degli aeromobili in arrivo ed in partenza, [NOME DELLO STATO] mantiene una sicurezza di alta qualità, un'effettiva applicazione della legge e un servizio clienti preparato.

Le attività volte al raggiungimento di questi e dei relativi task sono descritte nel NCAFP.

1.3. Vantaggi di un NCAFP

Il NCAFP si propone di affrontare ed armonizzare gli interessi di tutte le parti coinvolte nella facilitazione, come i servizi pubblici, gli operatori aerei, utenti commerciali del trasporto aerei e gli aeroporti, per promuovere la crescita di una industria del trasporto che sia sicura, affidabile e sostenibile.

I vantaggi che attraverso un NCAFP si spera di raggiungere sono:

- a) mantenere o aumentare la qualità dei flussi di aeromobili, equipaggi, passeggeri e cargo;
- b) mantenere o aumentare il livello del servizio al passeggero ed il rapporto costo-efficacia e l'efficienza dei processi e delle procedure;
- c) facilitare, assecondare ed incoraggiare la crescita del trasporto aereo; e

d) contribuire ad un'esperienza positiva nel soddisfare le necessità dei viaggiatori.

Il NCAFP è sotto la responsabilità di [NOME DELL'ORGANISMO], ed è implementato attraverso le attività del Comitato Nazionale FAL. [NOME DELL'ORGANISMO] è l'autorità designata da [NOME DELLO STATO] all'interno della propria amministrazione per essere responsabile per lo sviluppo, l'implementazione ed il mantenimento del NCAFP e per l'istituzione del Comitato Nazionale FAL.

Il Comitato Nazionale FAL è presieduta da [NOME DELL'ORGANISMO].

1.4. Firma e numero della versione

Questo documento è regolarmente aggiornato, per esempio quando reso necessario da regolamenti nazionali o internazionali (es.: Annesso 9 ICAO SARP). L'organismo coordinatore delle revisioni è [NOME DELL'ORGANISMO]. Le revisioni saranno evidenti dai numeri della versione.

Firmato il:

Direttore Generale o altro titolo
Ente dell'Aviazione Civile/Ministero/Dipartimento

Nota — Lo stato e la pubblicazione del NCAFP – In base anche allo stato legale del NCAFP (legge, decreto, decisione ministeriale), lo Stato coinvolto può decidere di rendere pubblica o limitare la sua circolazione, per esempio solo agli organismi coinvolti. Tuttavia, l'attenzione è rivolta ai probabili vantaggi dovuti ad un'ampia circolazione del NCAFP in quanto ciò favorirebbe la sua implementazione.

PARTE I – OBIETTIVI DEL PROGRAMMA NAZIONALE DI FACILITAZIONE

2. OBIETTIVI DEL PROGRAMMA NAZIONALE DI FACILITAZIONE

Gli obiettivi principali del NCAFP sono relativi alla facilitazione della coordinazione tra i Ministeri competenti, agenzie e industria per:

- assicurare l'implementazione di tutta la legislazione pertinente come indicato nella Parte II;
- migliorare processi e procedure; e
- supportare proattivamente lo sviluppo di strategie innovative per affrontare questioni relative alla facilitazione nell'industria del trasporto aereo e nel contesto dell'aviazione civile.

Nota – Questo non significa che il NCAFP provveda all'implementazione dei regolamenti o che il Comitato Nazionale FAL ne sia responsabile. Né implica un cambiamento nelle responsabilità dei Ministeri o delle Agenzie partecipanti o delle loro aree di competenza designate. L'obiettivo primario del NCAFP è quello di organizzare la divulgazione delle informazioni e la coordinazione dei suddetti task.

PARTE II – LEGISLAZIONE

3. LEGISLAZIONE

Il NCAFP si basa su leggi, regolamentazioni e raccomandazioni internazionali, europee e nazionali. L'istituzione del NCAFP e del Comitato Nazionale FAL è richiesta dall'Annesso 9, basata sulla Convenzione di Chicago ed è implementata in applicazione di *[inserire il riferimento alla Legislazione, regolamentazione o decisione Nazionale, come più appropriato]*.

La seguente legislazione, a livello internazionale, europeo e nazionale è tenuta in considerazione dal NCAFP.

3.1 Regolamentazioni Internazionali

- Convenzione di Chicago sull'Aviazione Civile in particolare gli Articoli 10, 13, 14, 22, 23, 37 e 38
- Annesso 9 alla Convenzione di Chicago, – Facilitazione (15esima edizione, Ottobre 2017)
- Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale (Convenzione di Montreal)

- Convenzione Internazionale sulla semplificazione ed armonizzazione delle procedure doganali (Convenzione di Kyoto)
- Quadro delle misure SAFE
- Organizzazione Mondiale della Sanità – Regolamento Sanitario Internazionale

[inserire altri strumenti internazionali, se pertinente]

3.2 Legislazione e Raccomandazioni Europee

- Regolamento (CE) N 300/2008 (...) sulle regole comuni nell'ambito della security dell'aviazione civile
- Regolamento della Commissione (UE) N 185/2010 (...) che stabilisce misure dettagliate per l'implementazione degli standard fondamentali comuni nella security dell'aviazione
- Regolamento (CE) N 889/2002 (...) sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti (Convenzione di Montreal)
- Regolamento (CE) N 261/2004 (...) che stabilisce regole comuni sulla compensazione e assistenza a passeggeri nel caso di imbarco negato e di cancellazioni o lunghi ritardi dei voli
- Regolamento (CE) N 2111/2005 (...) che stabilisce una lista Comunitaria di vettori aerei soggetti a bando operativo all'interno della Comunità and informa i passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo operativo
- Regolamento (CE) N 1107/2006 (...) riguardante i diritti delle persone con disabilità e persone a mobilità nel trasporto aereo
- Regolamento (CE) N 562/2006 (...) che stabilisce un Codice Comunitario sulle regole che gestiscono il movimento di persone attraverso i confini (Codice Frontiere Schengen)
- Regolamento (CE) N 810/2009 (...) che stabilisce un Codice Comunitario sui Visti (Codice Visti) (versione consolidata del Febbraio 2012)
- Regolamento del Consiglio (UE) N 952/2013 (...) che istituisce il codice doganale dell'Unione

- Regolamento Delegato della Commissione (UE) N 2015/2446 (...) che fornisce norme dettagliate riguardanti alcune disposizioni del codice doganale dell'Unione
- Regolamento di Esecuzione della Commissione (UE) N 2015/2447 (...) che stabilisce misure dettagliate per l'implementazione di alcune disposizioni del codice doganale dell'Unione

[inserire altra legislazione europea, se pertinente]

- Conferenza Europea dell'Aviazione Civile (ECAC) - Policy Statement nell'ambito della Facilitazione nell'Aviazione Civile: ECAC Doc 30, Part I (12^{esima} edizione, Maggio 2018)

3.3 Legislazione Nazionale

[elencare la legislazione nazionale pertinente, per settore o argomento trattato]:

- ...
- ...
- ...

Il NCAFP ha valore giuridico in virtù di *[Menzionare la legislazione, regolamentazione o decisione nazionale]*. Se opportuno

Il Comitato Nazionale FAL e il suo mandato sono stabiliti da *[fornire il riferimento della legislazione, regolamentazione o decisione nazionale]*. Se opportuno

PARTE III — ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DEL PROGRAMMA NAZIONALE DI FACILITAZIONE

4. COMITATO NAZIONALE DI FACILITAZIONE

Il Comitato Nazionale di Facilitazione è istituita per implementare e gestire le disposizioni del NCAFP in *[NOME DELLO STATO (o STATI in caso di Comitato Nazionale di Facilitazione condivisa tra diversi Stati)]*.

Nota — Sono presenti organismi/commissioni di sicurezza che potrebbero svolgere incarichi che sono affrontati all'interno del NCAFP. Considerato che lo scopo è quello di evitare duplicazione, una coordinazione regolare dovrebbe avvenire tra il Presidente/Segretario del Comitato Nazionale FAL e le diverse controparti nelle Commissioni di sicurezza, e tra i membri che partecipano in

entrambi i gruppi. Le commissioni di sicurezza interessante dovrebbero aggiornare sulla loro attività la Commissione Nazionale FAL, che a turno potrebbe riferire di questioni di comune interesse alle Commissioni di Sicurezza per ulteriori considerazioni.

4.1 Criteri di riferimento

Il Comitato Nazionale FAL migliora i processi e le procedure e supporta proattivamente lo sviluppo di strategie innovative per affrontare questioni relative alla facilitazione nell'industria del trasporto aereo e nel contesto dell'aviazione civile.

Il Comitato Nazionale FAL si riunisce *[frequenza da determinare]*.

Gli obiettivi del Comitato Nazionale FAL sono quelli di:

1. Assicurare la coordinazione tra i Ministeri competenti, le agenzie e l'industria;
2. Sviluppare ed implementare le disposizioni del NCAFP;
3. Considerare le raccomandazioni fornite da organismi (per esempio, i Comitati degli Utenti Aeroportuali, le Commissioni di Sicurezza o le Commissioni per la Facilitazione Aeroportuale) che fanno parte del Comitato Nazionale FAL;
4. Incoraggiare lo sviluppo di best practice in tutte le aree della facilitazione (es.: immigrazione, dogane, gestione di persone con disabilità);
5. Essere un forum per discutere le modifiche proposte alle regolamentazioni (internazionali) riguardanti la facilitazione (es.: revisioni dell'Annesso 9 ICAO, al ECAC Doc 30, Parte I);
6. Informare i dipartimenti, le agenzie competenti e le altre organizzazioni coinvolte sugli sviluppi rilevanti nell'ambito dell'aviazione civile (es.: esito del Panel per la facilitazione ICAO) e rivolgere ad essi delle raccomandazioni riguardanti questioni connesse al NCAFP; e
7. Coordinarsi con il Comitato Nazionale di Sicurezza.

Nota — ai fini delle best practice il Presidente del Comitato Nazionale FAL dovrebbe essere un membro del Comitato Nazionale Sicurezza dell'Aviazione Civile.

Sono presenti diversi gruppo e forum che affrontano vari aspetti della facilitazione. Esempi (ma non limitatamente a) sono: Comitato degli Operatori

Aeroportuali (Comitato Operatori Vettori Aerei o Aeroportuali), Comitato per la Facilitazione Aeroportuale, Comitato per la Sicurezza Aeroportuale, etc. Dovrebbe esserci interazione o disseminazione delle informazioni tra questi Comitati/Commissioni e i membri del Comitato Nazionale FAL.

4.2 Adesione

Il Comitato Nazionale FAL è composta da alti funzionari in rappresentanza dei principali interessi coinvolti nei vari domini della facilitazione. Dei sostituti potrebbero essere nominati nelle loro rispettive organizzazioni. Tali persone dovrebbero avere sufficiente autorità per parlare a nome della loro organizzazione e per innescare l'azione necessaria a supporto del lavoro del Comitato Nazionale FAL. Esperti potrebbero essere invitati dal Presidente del Comitato Nazionale FAL per consigliare o contribuire a riguardo di specifici argomenti.

I seguenti Dipartimenti di Governo o Agenzia potrebbero essere membri del Comitato Nazionale FAL: *[scegliere/aggiungere membri rilevanti]*

- Autorità di Aviazione Civile/Ministero dei Trasporti;
- Autorità di Immigrazione;
- Autorità che rilasciano Carta d'Identità/passaporto/visti;
- Autorità Doganali;
- Autorità di Sicurezza;
- Autorità Sanitarie Pubbliche;
- Affari Esteri;
- Affari Interni/Giustizia;
- Autorità per il turismo e il commercio;
- Servizi per l'agricoltura, l'ambiente e la quarantena;
- Altre autorità rilevanti.
- Etc.

In aggiunta, le seguenti organizzazioni possono anche essere membri del Comitato Nazionale FAL:

- Operatori aerei;
- Operatori di terra;
- Corrieri espresso e spedizionieri; e
- Operatori aeroportuali;
- Etc.

Il Comitato Nazionale FAL dispone di procedure di lavoro dettagliate (**Allegato 1**).

4.3 Task e Programma di lavoro

Il Comitato Nazionale FAL:

- Esamina regolarmente il livello di facilitazione degli aeroporti internazionali nel paese;
- Considera e raccomanda soluzioni a questioni relative alla facilitazione;
- Resta informata sulle operazioni del Comitato per la Facilitazione Aeroportuale per assicurare che le pratiche e/o le procedure eseguite negli aeroporti siano conformi alla legislazione vigente e al SARP dell'ICAO;
- Considera le modifiche proposte della legislazione internazionale o delle pratiche raccomandate emesse da organismi internazionali e fornisce l'input per la formulazione della posizione politica nazionale;
- Esamina le disposizioni dell'Annesso 9 ICAO e la loro implementazione per mezzo delle pratiche e delle procedure a livello nazionale, al fine di stabilire il rispetto e/o le differenze con gli Standard dell'Annesso 9 ICAO dall'autorità designata;
- Esamina sistematicamente le differenze depositate in ICAO per quanto riguarda l'Annesso 9 ICAO nonché ogni altra legislazione o regolamentazione richiedendo le pratiche e le procedure che provocano tali differenze in un'ottica di eliminazione delle stesse, sia attraverso la proposta di modifiche delle pratiche e procedure che, dove necessario, attraverso la proposta di modifiche della legislazione e delle regolamentazioni pertinenti;
- Identificare e condividere le informazioni provenienti da ciascun partecipante sugli sviluppi nei rispettivi ambiti di lavoro che potrebbero interessare la facilitazione;
- Assicurare che le Commissioni per la Facilitazione Aeroportuale si incontrino regolarmente per monitorare e valutare i progressi compiuti.

Il Comitato Nazionale FAL definisce le proprie priorità e l'agenda di lavoro con una frequenza di [\[frequenza da determinare\]](#). Il Comitato Nazionale FAL definisce ed implementa il proprio programma di lavoro regolarmente.

Il Comitato Nazionale FAL può organizzare il proprio lavoro in incontri dei sottogruppi dedicati, ai fini dell'efficienza e dell'efficacia. I risultati dei sottogruppi sono riportati al Comitato Nazionale FAL.



PARTE IV – RIPARTIZIONE DELLE RESPONSABILITÀ

5. RESPONSABILITÀ

Questa sezione descrive la ripartizione delle responsabilità per l'implementazione delle questioni relative alla facilitazione. Essa stabilisce i compiti riguardanti problematiche di facilitazione assegnati alla autorità o agenzie nazionale, nell'ambito delle rispettive aree di competenza.

Nota 1 – L'organizzazione dei servizi pubblici a livello nazionale è di competenza dello Stato interessato. Conseguentemente, uno Stato può decidere di assegnare le responsabilità in questioni di facilitazione in linea con l'organizzazione dei detti servizi.

Nota 2 – Questa sezione non è intesa come una distribuzione obbligatoria delle responsabilità da adottare da parte delle nazioni o delle linee guida prescrittive. Gli Stati possono ritenere più opportuno un modello più informale e avere un diverso approccio nella gestione dei task.

5.1 Autorità Responsabile Designata per il NCAFP [*Inserire il nome esatto dell'autorità*]

[*Inserire il nome dell'autorità - es.: CAA, MOT*] è l'autorità designata e il coordinatore generale del NCAFP. Il Presidente del Comitato Nazionale FAL è responsabile della convocazione degli incontri periodici e ad-hoc del Comitato. Allo stesso modo è responsabile di garantire che le norme e/o le regolamentazioni proposte dal Comitato Nazionale FAL siano adottate e processate per considerazione dall'autorità interessata nella legislazione nazionale. L'autorità designata si coordina con tutti i Ministeri competenti, che mantengono la piena responsabilità per le specifiche aeree di competenza.

Le responsabilità di Facilitazione dell'Autorità Designata sono pertanto:

- a) Assicurare coerenza tra il NCAFP e il Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile (acronimo inglese NCASP);
- b) Fornire il supporto del Segretariato al Comitato Nazionale FAL;
- c) Assicurare piena conformità con i SARPs dell'Annesso 9 alla Convenzione di Chicago e, se necessario, individuare le differenze e notificarle all'ICAO;
- d) Assicurare piena conformità con i requisiti Europei relativi alla facilitazione; e
- e) Assicurare che le operazioni siano eseguite in modo da ottenere un'effettiva conformità con le leggi degli Stati e una produttività per operatori, aeroporti e le agenzie di governo (d'ispezione) coinvolte.

5.2 Autorità competente per la Security [*Inserire l'esatto nome dell'Autorità*]

Le specifiche responsabilità da considerare nell'ambito della facilitazione sono:

- a) Stabilire ed assicurare l'implementazione di un Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile al fine di salvaguardare l'aviazione civile da atti di interferenza illecita;
- b) Definire ed assegnare i compiti nonché coordinare le attività tra i dipartimenti, le agenzie e le altre organizzazioni dello Stato, aeroporti ed operatori aerei, fornitori di servizi di traffico aereo e le altre entità coinvolte o responsabili dell'implementazione dei vari aspetti del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile;
- c) Organizzare le risorse e le strutture di supporto necessari per rendere disponibili i servizi per la sicurezza dell'aviazione presso ciascun aeroporto che serve l'aviazione civile.
- d) Partecipare agli incontri del Comitato Nazionale FAL.

5.3 Autorità Doganale [*Inserire l'esatto nome dell'Autorità*]

Le specifiche responsabilità da considerare nell'ambito della facilitazione sono:

- a) Vigilanza dei passeggeri in arrivo e in partenza, del cargo e della posta aerea al fine di assicurare il rispetto della legislazione nazionale;
- b) In applicazione degli Standard dell'Annesso 9, l'Autorità Doganale è chiamata a predisporre i servizi che incoraggeranno la trasmissione elettronica delle informazioni richieste per l'accesso e la partenza di un aeromobile;
- c) Introduzione di procedure semplificate per lo svincolo delle merci in uscita o entrata dal paese;
- d) Sequestro di tutte le merci vietate e blocco delle merci soggette a restrizioni (fornitura dei certificati pertinenti in attesa se applicabile);
- e) Partecipazione al Comitato Nazionale FAL e – se richiesto – in altri incontri relativi alla facilitazione; e
- f) Fornitura di servizi adeguati e gratuiti agli operatori

5.4 Autorità per l'Immigrazione [*Inserire l'esatto nome dell'Autorità*]

Le specifiche responsabilità da considerare nell'ambito della facilitazione sono:

- a) Rilascio di documenti di viaggio e conferma che tali documenti leggibili elettronicamente si attengano scrupolosamente alle specifiche incluse nel Doc. 9303 ICAO al fine di garantire la leggibilità a livello mondiale in dispositivi prodotti da diversi costruttori;
- b) Verifica della validità e dell'accettabilità dei documenti di viaggio ai posti di frontiera;
- c) [*quando le carte d'imbarco/sbarco sono richieste*] Assicurare che le carte d'imbarco/sbarco siano conformi agli Standard del formato ICAO illustrato nell'Annesso 9 alla Convenzione di Chicago;
- d) Individuazione e prevenzione di viaggio di terroristi o altri criminali (internazionali o meno) che possono rappresentare una minaccia all'aviazione civile e allo Stato;
- e) Sviluppo e adozione di una politica di condivisione attiva delle informazioni con gli stakeholder interessati e gli Stati della regione al fine di proteggere i confini nazionali contro le conseguenze negative dell'immigrazione illegale;
- f) Se in possesso di informazioni o di un forte sospetto relativo a movimenti di immigrazione illegale che possono mettere a rischio l'ordine pubblico e compromettere la sicurezza pubblica, il Dipartimento per l'Immigrazione dovrebbe, nei limiti del quadro legislativo nazionale e internazionale, tempestivamente informare gli altri Stati;
- g) Cooperazione e assistenza degli operatori aerei nella determinazione della validità e dell'autenticità dei documenti di viaggio;
- h) Informare gli operatori dei requisiti di entrata /transito e partenza dei passeggeri stabiliti dall'Autorità;
- i) In caso di incidenti aerei, accettare tempestivamente l'entrata temporanea degli esperti necessari alla ricerca, soccorso, investigazione sull'incidente e riparazione o recupero dell'aeromobile in conformità con gli Annessi 12 e 13 alla Convenzione di Chicago, senza che sia richiesta la produzione di qualsiasi altro documento di viaggio, se necessario, oltre al passaporto;
- j) Nel caso in cui sia necessario un visto per gli esperti in missione di investigazione a seguito di un incidente, accordare il rilascio in via eccezionale;
- k) Adottare misure volte a facilitare e rimpatriare persone non ammissibili o deportate;

- l) Adottare misure volte a prevenire che persone considerate non ammissibili o deportate causino problemi o mettano a rischio l'ordine pubblico e compromettano la sicurezza pubblica nel paese di transito o destinazione;
- m) Assicurare che le disposizioni dell'Annesso 9 ICAO siano applicate a persone non ammissibili o deportate;
- n) Partecipare al Comitato Nazionale FAL e, se richiesto, in altri incontri relativi alla facilitazione; e
- o) Fornitura di servizi adeguati e gratuiti agli operatori

5.5 Autorità Sanitaria [*Inserire l'esatto nome dell'Autorità*]

In base all'Articolo 14 della Convenzione di Chicago, sono prese misure effettive per impedire la diffusione di malattie trasmissibili per via aerea. In relazione alla facilitazione, il Ministero della Salute è responsabile, tra l'altro per:

- a) Collaborare attivamente con l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) e con le altre Nazioni al fine di assicurare che il Regolamento Sanitario Internazionale (RSI) sia efficacemente implementato;
- b) Individuare eventi che comportano malattia o morte oltre i valori attesi in uno specifico tempo in tutte le aree dello Stato;
- c) Riportare tempestivamente tutte le informazioni disponibili ed essenziali al livello appropriato di risposta sanitaria;
- d) Implementare tempestivamente misure di controllo preliminari (contro la diffusione della malattia);
- e) Rispondere prontamente ed efficacemente a rischi per la salute pubblica ed emergenze sanitarie di portata internazionale;
- f) Assicurare che la disinfestazione, disinfezione e decontaminazione dell'aeromobile sia eseguita nel rispetto delle raccomandazioni dell'OMS e in conformità con il RSI;
- g) Fornire strutture adeguate alla vaccinazione, quarantena (se necessaria) e per il rilascio dei necessari certificati;
- h) In collaborazione con gli operatori aeroportuali ed aerei, assicurare che la preparazione, la conservazione e il servizio dei prodotti alimentari, nonché dell'acqua e di altri prodotti destinati al consumo in aeroporto o a bordo dell'aeromobile siano igienici e rispettino gli standard stabiliti dall'OMS e

dall'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura (FAO);

- i) Notificare l'OMS con tempestività e in conformità con i requisiti del RSI di tutte le informazioni essenziali relative a qualsiasi rischio sanitario di natura internazionale;
- j) Assicurare l'accessibilità a servizi medici adeguati, inclusi gli impianti di diagnostica, in modo da permettere una pronta valutazione e cura dei viaggiatori ammalati e dei lavoratori aeroportuali;
- k) Definire e mantenere un piano d'emergenza in materia di sanità pubblica al fine di garantire una pronta risposta ad emergenze di sanità pubblica di natura internazionale;
- l) Assicurare la disponibilità di spazi adeguati e separati dagli altri passeggeri per sottoporre a colloquio le persone sospette o infette.
- m) Valutare la condizione di salute e, se necessario, organizzare la quarantena dei viaggiatori sospetti;
- n) Effettuare controlli all'ingresso ed all'uscita su viaggiatori in arrivo o in partenza; e
- o) Partecipare agli incontri del Comitato Nazionale FAL.

5.6 Autorità per l'Agricoltura [*Inserire l'esatto nome dell'Autorità*]

In termini di Facilitazione, il Dipartimento per l'Agricoltura dovrebbe assicurare:

- a) L'importazione e l'esportazione dal paese di piante ed animali sia conforme alla regolamentazione per il trasporto e che siano disponibili la necessaria certificazione degli organismi competenti;
- b) Il mantenimento di strette consultazioni con le Agenzie/Istituzioni internazionali che regolano prodotti alimentari, agricoltura e animali in modo da essere al corrente delle ultime evoluzioni ed aggiornare il Comitato per la Facilitazione Aeroportuale e gli altri stakeholder sugli sviluppi che potrebbero avere un impatto sull'aviazione civile;
- c) I metodi e disinfettanti usati in caso di problemi di salute animale;
- d) La dichiarazione di misure straordinarie in caso di trattamento di malattie animali;
- e) La partecipazione al Comitato Nazionale FAL.

5.7 Operatori aerei

Gli operatori aerei dovrebbero:

- a) Gestire efficientemente passeggeri e cargo;
- b) Informare i passeggeri degli specifici requisiti dei paesi che intendono visitare o transitare;
- c) Prendere precauzioni adeguate ad assicurare che i passeggeri siano in possesso dei documenti di viaggio richiesti al momento dell'imbarco;
- d) Fornire assistenza adeguata ai passeggeri con esigenze speciali inclusi passeggeri con disabilità e passeggeri a mobilità ridotta; e
- e) Partecipare al Comitato Nazionale FAL e, se richiesto, agli altri incontri relativi alla Facilitazione.

5.8 Operatori aeroportuali

Gli operatori aeroportuali [Inserire i nomi] sono tenuti a consultare costantemente gli operatori aerei, le agenzie di controllo e gli altri stakeholder interessati al fine di assicurare che siano forniti servizi e strutture soddisfacenti per una rapida movimentazione e sdoganamento di bagagli, passeggeri, equipaggi, posta e merci.

Gli specifici compiti di facilitazione in capo agli operatori aeroportuali includono, ma non sono limitati a:

- a) Progettare gli aeroporti in modo da migliorare il flusso del traffico aeroportuale;
- b) Esporre la segnaletica internazionalmente raccomandata per facilitare gli spostamenti dei passeggeri all'interno dell'aeroporto;
- c) Fornitura di display per la visualizzazione delle informazioni di volo (FIDs);
- d) Utilizzazione, se necessario, di apparecchiature specialistiche di sicurezza per il controllo passeggeri in modo da minimizzare il numero di passeggeri e persone da esaminare attraverso altri metodi;
- e) Fornitura di spazi per le strutture necessarie al mantenimento della salute pubblica, nonché all'implementazione di quarantena di animali e piante;
- f) Fornitura di spazi e strutture per gli organismi responsabili dei controlli relativi allo sdoganamento in termini non inferiori o superiori rispetto a

quelli concessi agli operatori aeroportuali o agli utenti che richiedono spazi e strutture di entità paragonabile;

- g) Fornitura, mantenimento ed ottimizzazione delle strutture e dei servizi per passeggeri con esigenze speciali inclusi passeggeri con disabilità e passeggeri a mobilità ridotta; e
- h) Organizzazione delle Commissioni per la Facilitazione Aeroportuale e/o Comitati degli Utenti Aeroportuali.
- i) Partecipazione al Comitato Nazionale FAL e, se richiesto, agli altri incontri relativi alla Facilitazione.

5.9 Agenti di Gestione di Terra

Gli Agenti di Gestione di Terra dovrebbero:

- a) Cooperare strettamente con le Agenzie Governative per assicurare un flusso regolare di passeggeri, cargo, bagagli e posta attraverso le strutture aeroportuali; e
- b) Partecipare agli incontri del Comitato per la Facilitazione Aeroportuale, ove opportuno.

5.10 Ente dedicato ai diritti dei passeggeri/Organismo Nazionale Competente *[Inserire l'esatto nome dell'Autorità – se soggetto separato]*

Quando è istituito un ente dedicato per assicurare che i diritti dei passeggeri vengano tutelati, incluso:

- (i) il diritto dei passeggeri a mobilità ridotta di avere parità di accesso al trasporto aereo; e
- (ii) il diritto dei passeggeri all'assistenza e, quando previsto, al risarcimento in caso di eventi come imbarco negato, volo cancellato o ritardi prolungati dei voli.

Questo ente dovrebbe:

- a) Sorvegliare l'implementazione dei diritti menzionati da parte degli operatori aeroportuali ed aerei;
 - b) Riferire le proprie conclusioni e raccomandazioni alle competenti Agenzie Governative (Agenzia per la tutela del consumatore, Agenzia per l'uguaglianza e la non discriminazione); e
 - c) Partecipare, ove necessario, al Comitato Nazionale FAL.
-

ALLEGATO 1

COMITATO NAZIONALE PER LA FACILITAZIONE

REGOLAMENTO INTERNO

1. Il Presidente del Comitato Nazionale per la Facilitazione (d'ora in poi Comitato Nazionale FAL) è il *[Posizione del Funzionario dell'Autorità Designata per il Programma Nazionale FAL]*.
2. *[Autorità Designata per il Programma Nazionale FAL]* fornisce i servizi di segreteria al Comitato Nazionale FAL.
3. I ministeri governativi o le agenzie e gli altri organismi coinvolti nell'implementazione del NCAFP designano il rispettivo membro del Comitato Nazionale FAL.
4. I membri del Comitato Nazionale FAL sono chiamati a partecipare ad ogni incontro del Comitato. Un membro può essere rimpiazzato da un sostituto che ha le stesse responsabilità ed esercita gli stessi diritti di un membro ordinario.
5. Personalità esperte con una preparazione di interesse potenzialmente significativo per il Comitato possono essere invitati dal Presidente a partecipare in uno (o più) incontri del Comitato Nazionale FAL, o solo ad una parte di essa, a seconda dei casi.
6. Il Comitato Nazionale FAL si riunirà *[inserire numero]* volte all'anno. Il Comitato Nazionale FAL può tenere degli incontri ad hoc quando necessario per il fine di revisione di una questione di facilitazione e per tentare di risolvere specifici problemi operazionali. Gli esiti degli incontri ad hoc sono riportati al Comitato Nazionale FAL.
7. Il Segretario del Comitato Nazionale FAL è responsabile per:
 - l'organizzazione amministrativa per la preparazione degli incontri del Comitato Nazionale FAL d'intesa con il Presidente;
 - diffondere l'ordine del giorno provvisorio ai membri del Comitato Nazionale FAL con almeno *[inserire numero]* giorni lavorativi di anticipo.
8. Tutti i documenti devono essere consegnati al Segretario con almeno *[inserire numero]* giorni lavorativi di anticipo rispetto alla data dell'incontro.
9. Il Segretario prepara la Sintesi delle Decisioni Adottate dopo ogni incontro, da inviare al Comitato Nazionale FAL entro *[inserire numero]* giorni lavorativi dal termine dell'incontro.