DG TAXUD

Orientamenti dell'UE sui protocolli di segnalazione per la sicurezza nel campo del trasporto aereo di merci

ICS2

Data: 24/01/2020
Versione documento: 1.15

Clausola generale di esclusione della responsabilità

Il presente documento di orientamento è di natura esplicativa e illustrativa. La normativa doganale prevale sul contenuto del presente documento e dovrebbe perciò essere sempre consultata. I testi facenti fede degli atti giuridici dell'UE sono quelli pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Inoltre, potrebbero esistere istruzioni nazionali.

Procedura di redazione

Il presente documento di orientamento è stato redatto dal gruppo di progetto sulla sicurezza nel campo del trasporto aereo di merci "Air Cargo Security" nell'ambito del programma Dogana 2020 (CPG/036), ed è stato approvato dal gruppo di esperti in materia doganale per i controlli e la gestione del rischio (*Customs Expert Group – Controls and Risk Management*, CEG-CRM).

Informazioni di controllo del documento

Impostazioni	Valore
Titolo del documento:	Orientamenti dell'UE sui protocolli di segnalazione nel campo del trasporto aereo di merci
Titolo del progetto:	ICS2
Autore del documento:	Gruppo di progetto "Air cargo security" Dogana 2020[1]
Titolare del progetto:	DG TAXUD Unità A3 Gestione del rischio e sicurezza e gruppo di progetto ICS2
Responsabile del progetto:	DG TAXUD Unità A3 Gestione del rischio e sicurezza e gruppo di progetto ICS2
Versione documento:	1.15
Sensibilità:	Basic
Data:	24/01/2020

Responsabili dell'approvazione e della revisione del documento:

NOTA: è obbligatorio indicare tutti i responsabili dell'approvazione. È necessario conservare i dati relativi a ogni responsabile dell'approvazione. Tutti i responsabili della revisione in elenco sono da considerarsi obbligatori a meno che non siano esplicitamente classificati come facoltativi.

Nome	Ruolo	Azione	Data
Gruppo di esperti in materia doganale per i controlli e la gestione del rischio (CEG-CRM).	Revisore	Approva	

Cronologia del documento

L'autore del documento è autorizzato ad apportare i seguenti tipi di modifica al documento senza che sia necessario riapprovarlo:

- Redazione, formattazione e ortografia
- Precisazioni

Per richiedere una modifica del documento contattare l'autore o il titolare del documento.

Le modifiche apportate al presente documento sono sintetizzate nella seguente tabella in ordine cronologico inverso (a partire dalla versione più recente).

Revisione	Data	Creato da	Breve descrizione delle modifiche
1.15	24/01/2020	DG TAXUD	Versione definitiva successiva alla revisione di CEG-CRM
1.14	29/11/2019	DG TAXUD	Riformattazione e inserimento dei messaggi
1.13	11/10/2019	DG TAXUD	Bozza successiva alla riunione del gruppo di progetto "Air cargo security"

[1] Questo documento è stato preparato dal gruppo di progetto "Air cargo security" Dogana 2020 (rappresentanti doganali, aviazione civile, SEE, PostEurop, IATA, UPU). La DG MOVE è sempre stata presente e ha fortemente sostenuto questo lavoro.

INDICE

1 INTRODUZIONE 6
1.1 Finalità 6
1.2 Ambito di applicazione 6
1.3 Destinatari 6
1.4 Struttura del presente documento 6
1.5 Documenti applicabili e di riferimento 8
1.5.1 Documenti di riferimento 8
1.6 Abbreviazioni e acronimi 8
1.7 Definizioni 9
2 CONTESTO 10
3 LEGISLAZIONE UE PERTINENTE 11
3.1 Il regime ACC3 11
3.2 ICS2 11
4 APPROFONDIMENTO DEGLI ASPETTI OPERATIVI DEI PROCESSI DI SEGNALAZIONE 13
4.1 Analisi del rischio PLACI 13
4.2 I dati PLACI non sono completi 14
4.3 Nessuna azione ulteriore - Valutazione completa (AC) 15
4.3.1 Messaggio di valutazione completa (IE3N03) 15
4.4 Richiesta di informazioni (RFI) 16
4.4.1 Requisiti di disponibilità organizzativa e operativa 16
4.4.2 Lingua da utilizzare 16
4.4.3 Messaggio di richiesta RFI (IE3Q02) 16
4.4.4 Richiesta di informazioni aggiuntive 17
4.4.5 Richiesta di modifica 19
4.4.6 Messaggio di risposta RFI (IE3R02) 20
4.4.7 Modifica dei dati PLACI 24
4.4.8 Seguito dato a un riscontro sufficiente 24
4.4.9 Panoramica delle fasi del processo eseguito dall'autorità di controllo (dogana) 25
4.5 Richiesta di screening (RFS) 27
4.5.1 Requisiti di disponibilità organizzativa e operativa 27
4.5.2 Lingua da utilizzare 28
4.5.3 Messaggio di richiesta di screening (IE3Q03) 28
4.5.4 Messaggio di risposta a una richiesta di screening (IE3R03) 29
4.5.5 Panoramica delle fasi del processo eseguito dall'autorità di controllo (dogana) 30
4.6 Divieto di carico (DNL) 33
4.6.1 Lingua da utilizzare 33
4.6.2 Messaggio di richiesta di divieto di carico (IE3Q01) 33
4.6.3 Panoramica delle fasi del processo eseguito dall'autorità di controllo (dogana) 34
4.6.4 Procedure da seguire quando viene emesso un DNL 34
5 PROCEDURE DI FALL-BACK (DA ELABORARE) 36
6 APPENDICI 37
6.1 Appendice 1: Processo postale 37
6.1.1 Guida fase per fase destinata agli uffici postali in paesi non UE 37
6.1.2 Guida fase per fase destinata agli uffici postali in paesi UE 40
6.1.3 Mappa dei processi 41
6.2 Appendice 2: Principi guida JWGACI 42

Indice delle tabelle

Tabella 1: Documenti di riferimento 8
Tabella 2: Abbreviazioni e acronimi 9
Tabella 3: Definizioni 9

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1: panoramica degli scenari di segnalazione 13
Figura 2: processo di segnalazione 14
Figura 3: scambio di messaggi RFI 17
Figura 4: processo di emissione dell'RFI da parte dell'autorità di controllo 25
Figura 5: processo dell'autorità di controllo per l'emissione di diversi tipi di RFI 26
Figura 6: processo di emissione dell'RFS da parte dell'autorità di controllo 30
Figura 7: processo di valutazione delle informazioni da parte dell'autorità di controllo 31
Figura 8: processo di emissione del DNL da parte dell'autorità di controllo 34
Figura 9: processo nel paese A 41
Figura 10: processo nel paese B 41

1 INTRODUZIONE

1.1 Finalità

Lo scopo di questo documento è fornire e sviluppare orientamenti per i protocolli di segnalazione ICS2, approfondendone gli aspetti operativi per l'**Edizione 1** dell'ICS2 prevista per il 15 marzo 2021.

Il presente documento si basa sui "Protocolli di segnalazione per la merce e la posta aerea nell'ambito del processo di analisi del rischio delle informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco (PLACI - *Pre-loading advance cargo information*) dell'UE", preparati congiuntamente dalla comunità per la sicurezza dell'aviazione civile e dalle autorità doganali, al fine di garantire la coerenza e l'allineamento tra la legislazione doganale e quella sulla sicurezza dell'aviazione civile. L'obiettivo è fornire orientamenti per l'organizzazione delle fasi e delle misure che i portatori d'interessi devono adottare affinché i protocolli rispondano in modo efficiente alle segnalazioni che potrebbero scaturire dalla presentazione delle informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco (PLACI). Tenendo conto dei ruoli e delle responsabilità rispettive delle dogane e dell'aviazione civile, occorre evitare inutili duplicazioni e colmare le potenziali lacune in materia di sicurezza, senza perturbare inutilmente i processi operativi.

Questi orientamenti costituiranno parte integrante del compendio generale delle linee guida per l'attuazione dell'ICS2.

1.2 Ambito di applicazione

Il presente documento fornisce orientamenti operativi per il processo di segnalazione per la sicurezza nel campo del trasporto aereo di merci messo in atto nell'ambito del sistema ICS2 dell'UE e dell'ambiente operativo dei portatori d'interessi. Spiega inoltre le procedure di fall-back e i canali di comunicazione nel caso in cui non siano disponibili i componenti informatici del sistema ICS2 (sia della dogana che dell'operatore economico) per eseguire i processi in modo automatizzato.

Il documento non contempla altri aspetti riguardanti l'utilizzo del sistema ICS2: presentazione della ENS e dei relativi requisiti in materia di dati, convalida, rifiuto e registrazione delle dichiarazioni ENS, contenuto dettagliato dei messaggi di segnalazione e di risultato dell'analisi dei rischi, processi di analisi dei rischi tra le autorità doganali, ecc. Questi aspetti saranno trattati da altri documenti del compendio delle linee guida per l'attuazione dell'ICS2.

1.3 Destinatari

Il presente documento è destinato a:

- rappresentanti degli Stati membri;
- rappresentanti delle associazioni di categoria e loro membri;
- chiunque sia coinvolto nel progetto ICS2;
- chiunque presenti una ENS.

1.4 Struttura del presente documento

Il presente documento contiene i capitoli seguenti:

- **Capitolo** Error! Reference source not found. **–** Error! Reference source not found.: descrive l'ambito di applicazione e l'obiettivo del documento;
- **Capitolo 2 –** Error! Reference source not found.**:** spiega il contesto del progetto ICS2, dei dati PLACI e delle segnalazioni;
- **Capitolo 3 –** Error! Reference source not found.**:** espone la legislazione UE applicabile;
- **Capitolo 4 –** Error! Reference source not found.: descrive in dettaglio il processo di segnalazione, i messaggi scambiati e i codici da utilizzare;

- **Capitolo 5 –** Error! Reference source not found.**:** spiega la procedura da seguire in caso di indisponibilità dei sistemi informatici;
- Error! Reference source not found. **–** fornisce una guida dettagliata per gli operatori postali.
- **Error! Reference source not found.**.

1.5 Documenti applicabili e di riferimento

1.5.1 Documenti di riferimento

Rif.	Titolo	Riferimento	Versione	Data
R01	Specifiche funzionali comuni del sistema ICS2	ICS-CFSS	1.14	29-11-2019
R02	Orientamenti comuni per l'attuazione dei messaggi ICS2		da stabilire	
R03	Piano di continuità operativa ICS2		da stabilire	
R04	Principi guida congiunti ICAO/OMD per le informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco			
R05	Decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione			
R06	Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione			
R07	Manuale per la sicurezza aerea ICAO, doc. 8973			
R08				
R09				

Tabella 1: Documenti di riferimento

1.6 Abbreviazioni e acronimi

Abbreviazione/acronimo	Definizione
AC	Assessment Complete (valutazione completa)
ACC3	Vettore aereo per merci o per posta operante nell'Unione europea da un aeroporto di un paese terzo
AVSEC	Sicurezza dell'aviazione (security)
CFSS	Common Functional System Specifications (specifiche funzionali comuni del sistema)
CSD	Consignment Security Declaration (dichiarazione di sicurezza della spedizione)
DNL	Do Not Load (divieto di carico)
DO D	Designated operator at destination (operatore designato a destinazione)
DO O	Designated operator at origin (operatore designato all'origine)
eCSD	Electronic Consignment Security Declaration (dichiarazione di sicurezza della spedizione elettronica)
ENS	Entry Summary Declaration (dichiarazione sommaria di entrata)
OE	Operatore economico
UE	Unione europea
FoS	Framework of Standards (quadro normativo)
GHA	Ground handling agent (agente di assistenza a terra)
HAWB	House air waybill (lettera di trasporto aereo house)
HRCM	High Risk Cargo and Mail (merci e posta ad alto rischio)
ICAO	International Civil Aviation Organization (Organizzazione internazionale dell'aviazione civile)
ICS2	Sistema di controllo delle importazioni 2
IE	Information exchange (scambio di informazioni)
IED	Improvised explosive device (ordigno esplosivo improvvisato)
IID	Improvised incendiary device (ordigno incendiario improvvisato)

JWGACI	Gruppo di lavoro congiunto ICAO/OMD sulle informazioni anticipate sul carico
KC3	Mittente conosciuto di paese terzo
MAWB	Master air waybill (lettera di trasporto aereo master)
SM	Stato membro
PLACI	Pre-loading advance cargo information (informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco)
RA3	Agente regolamentato di un paese terzo
RFI	Request for Information (richiesta di informazioni)
RFS	Request for Screening (richiesta di screening)
UPU	Unione postale universale
OMD	Organizzazione mondiale delle dogane

Tabella 2: Abbreviazioni e acronimi

1.7 Definizioni

Termine	Definizione
ACC3	Vettore aereo per merci o posta operante nell'Unione europea da un aeroporto di un paese terzo
Dati PLACI	Le informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco (PLACI) comprendono il nome e l'indirizzo del mittente, il nome e l'indirizzo del destinatario, il numero di colli, il peso lordo, la descrizione della merce e il numero di riferimento del trasporto (HAWB/MAWB).
Analisi del rischio PLACI	Nel caso di pre-imbarco di merci destinate al trasporto aereo, il processo di analisi del rischio si attiva al momento del ricevimento dei dati PLACI minimi richiesti 7+1. Il processo si concentra esclusivamente sulla rilevazione di un rischio immediato per l'aviazione rappresentato da un ordigno esplosivo improvvisato (IED) o da un ordigno incendiario improvvisato (IID), detto anche "bomb in the box", introdotto a bordo di un aeromobile che potrebbe portare alla distruzione dello stesso e/o alla perdita di vite umane. L'analisi PLACI non ha quindi lo scopo di valutare o verificare l'efficacia delle misure di sicurezza aerea applicate dagli attori della catena logistica, né di valutare la conformità a tali norme o di duplicarle. Nel caso del trasporto aereo (merci generiche, spedizioni postali, spedizioni espresse), l'analisi dei rischi prima dell'imbarco può identificare rischi per la sicurezza diversi da quelli sopra descritti. Anche se questo risultato viene preso in considerazione nell'ulteriore processo di analisi dei rischi nella fase precedente all'arrivo, non impedisce l'imbarco delle merci sull'aeromobile nel punto di partenza nell'UE.
Invio postale	Si intendono merci diverse dagli invii di corrispondenza contenute in un pacco o plico postale e trasportate sotto la responsabilità di o da un operatore postale in conformità con le disposizioni della convenzione dell'Unione postale universale.

Tabella 3: Definizioni

2 CONTESTO

Dopo l'incidente relativo alla sicurezza del trasporto aereo di merci in Yemen, è stato istituito il regime ACC3 (vettore aereo per merci o posta operante nell'Unione europea da un aeroporto di un paese terzo) per l'aviazione. Tale regime è applicabile e, nel corso degli anni, sono state raccolte esperienze riguardanti la sua attuazione.

Per quanto riguarda le dogane, è in vigore una legislazione che ha introdotto l'obbligo di presentare informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco (PLACI) per una serie ridotta di dati (7 + 1 dati) e ha stabilito tre tipi di segnalazioni per le merci destinate al trasporto aereo (ossia segnalazione per informazioni, screening di merci e posta ad alto rischio, divieto di carico). Diventerà applicabile con la versione 1 del Sistema di controllo delle importazioni 2 (ICS2) per un ambito limitato del traffico aereo, in particolare per le merci inviate tramite spedizioni postali e spedizioni espresse. L'entrata in vigore della versione 1 è prevista per il 15 marzo 2021. La versione 2 dell'ICS2 andrà a estendere, dal punto di vista del regime PLACI, queste nuove misure al trasporto aereo di merci in generale, nonché a tutte le merci trasportate sotto la responsabilità di vettori aerei e spedizionieri.

La legislazione dell'UE e lo sviluppo dei sistemi informatici si basano sull'esperienza e sull'accertamento dei fatti ottenuti da PRECISE (Preloading Consignment Information on Secure Entry) dell'UE, dal programma pilota a tempo limitato condotto dalle dogane francesi (Express pilot/AMAS), dal programma pilota delle dogane tedesche, dal programma pilota a tempo limitato delle dogane del Regno Unito (PREDICT) e dalle attività condotte nell'ambito del progetto pilota postale dell'UE. Inoltre, l'UE presta molta attenzione all'ACAS statunitense.

A livello internazionale, i principi PLACI, i requisiti per la presentazione di informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco e l'emissione di segnalazioni per il trasporto aereo di merci, sono stati elaborati in un concetto comune.

Nel 2015 questi principi sono stati recepiti dal quadro normativo (FoS) SAFE dell'OMD. Sono stati introdotti il concetto di PLACI per una serie ridotta di dati (7+1 dati definiti come allegato II nel FoS SAFE) e il concetto di segnalazioni (tre tipi di segnalazioni: richiesta di informazioni, richiesta di screening di merci e posta ad alto rischio, divieto di carico).

Attraverso i principi guida congiunti ICAO/OMD per le informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco (PLACI), le comunità internazionali doganale e dell'aviazione civile concordano sui principi e sul concetto di base PLACI di alto livello. (**Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.**.)

3 LEGISLAZIONE UE PERTINENTE

3.1 Il regime ACC3

Il regime ACC3 (vettore aereo per merci o per posta operante nell'Unione europea da un aeroporto di un paese terzo), istituito dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione e dalla decisione C(2015) 8005, stabilisce che le merci e la posta che entrano nell'UE a bordo di un aeromobile devono essere controllate conformemente agli obblighi di screening del trasporto aereo delle merci dell'UE, a meno che non provengano da un aeroporto situato in un paese esentato da tali norme. L'applicazione di tali controlli è garantita dall'ACC3 o, se del caso, da un agente regolamentato di un paese terzo approvato dall'UE (RA3) dal quale l'ACC3 riceve merci o posta.

Salvo esenzione, le spedizioni di merci o posta ricevute per il trasporto nell'UE devono essere sottoposte ai seguenti controlli. Le spedizioni in entrata nell'UE sono trasportate nell'UE da un vettore aereo che è stato designato come ACC3 da uno Stato membro dell'UE e che è responsabile di garantire che

- è stato effettuato uno screening fisico della spedizione sotto la propria responsabilità o sotto la responsabilità di un RA3; o
- le spedizioni sono state elaborate attraverso una catena logistica sicura, la cui origine è posta sotto la responsabilità di un mittente conosciuto di paese terzo (KC3) approvato dall'UE, e consegnate direttamente all'ACC3 o attraverso un RA3, anch'esso responsabile del rilascio dello status di sicurezza.

Per le spedizioni aeree di merci e posta considerate ad alto rischio (HRCM) in base ai criteri integrati di valutazione del rischio per la sicurezza dell'aviazione dell'UE devono essere applicati controlli rafforzati prima dell'imbarco a bordo di un aeromobile verso l'UE. Parallelamente e a livello globale, l'ICAO ha definito le merci ad alto rischio e ha messo a punto ulteriori meccanismi di controllo del trasporto aereo di merci.

Mentre lo screening di base delle merci o della posta è confermato e documentato da una dichiarazione di sicurezza della spedizione (CSD) contenente lo status di sicurezza appropriato attribuito alla spedizione, con l'indicazione SCO (che significa che la spedizione è sicura solo ai fini del trasporto con aeromobili cargo o postali) o SPX (che significa che la spedizione è sicura ai fini del trasporto con aeromobili passeggeri, cargo o postali), lo screening delle merci ad alto rischio è certificato dallo status di sicurezza 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). Le dichiarazioni sullo status di sicurezza devono essere rilasciate dall'RA3 o dal vettore aereo.

3.2 ICS2

Dall'attuazione della legislazione dell'UE sulla sicurezza doganale nel 2011, le autorità doganali degli Stati membri dell'UE hanno la responsabilità legale di garantire lo svolgimento e la finalizzazione di un'analisi dei rischi principalmente a fini di sicurezza e protezione. Dal punto di vista operativo, le autorità doganali utilizzano un sistema di dichiarazione anticipata delle merci (Sistema di controllo delle importazioni - ICS) che è collegato ai loro sistemi nazionali di rischio. Ad esse spetta decidere in merito alle misure necessarie da adottare per attenuare eventuali rischi identificati (ad esempio, intervento dell'operatore economico o azione di controllo doganale in diversi punti della catena logistica).

Sulla scia dell'incidente in Yemen dell'ottobre 2010, l'UE e i suoi Stati membri hanno condotto un'approfondita revisione operativa, politica e giuridica che ha portato all'elaborazione della strategia e del piano d'azione dell'UE per la gestione dei rischi doganali. Ciò ha portato a modifiche dal punto di vista giuridico (nell'ambito del codice doganale dell'Unione - Regolamento (UE) n. 952/2013 del Consiglio e della sua legislazione di attuazione), operativo e informatico del regime di informazione anticipata sul carico. La riforma è stata concepita per fornire alle autorità doganali gli strumenti necessari per analizzare e rispondere più efficacemente alle nuove minacce alla sicurezza delle catene logistiche delle merci in tutte le modalità di trasporto.

Nel contesto del trasporto aereo di merce e della posta aerea, il sistema di informazione anticipata sui carichi dell'UE di prossima generazione (ICS2) consente alle autorità degli Stati membri dell'UE di analizzare i dati relativi ai carichi prima dell'imbarco in un paese terzo e di applicare, come misura complementare al regime ACC3, misure di valutazione e di attenuazione dei rischi basate su strumenti elettronici.

L'ICS2 garantisce:

- la raccolta e l'analisi di informazioni anticipate sul trasporto aereo di merce e sulla posta aerea prima dell'imbarco, in un paese terzo, a bordo di un aeromobile diretto verso l'UE;
- la valutazione dei rischi in tempo reale basata su strumenti elettronici effettuata dalle autorità doganali su tali informazioni;
- eventuali misure di attenuazione del rischio da parte delle dogane e degli operatori economici ritenute appropriate in relazione al livello di rischio identificato per le merci e la posta destinate ad entrare nell'UE.

La valutazione del rischio successiva alla presentazione dei dati prima dell'imbarco (PLACI) si concentra esclusivamente sull'individuazione di un rischio immediato per la sicurezza dell'aviazione, ossia l'imbarco a bordo di un aeromobile di articoli proibiti dalla legislazione sulla sicurezza aerea che potrebbero causare la distruzione dello stesso e/o la perdita di vite umane, ad esempio un ordigno esplosivo o incendiario improvvisato assemblato (IED-IID), una "bomb in the box".

Le seguenti misure di attenuazione dei rischi sono incluse nel regolamento di esecuzione del codice doganale dell'Unione:

- richiesta di ulteriori informazioni sulle indicazioni (segnalazioni relative alla qualità e alla precisione dei dati), nota come notifica RFI, e risposta corrispondente alla richiesta di informazioni;
- richiesta di screening di merci e posta ad alto rischio (HRCM) ricorrendo alle misure dell'UE per l'aviazione civile, nota come notifica RFS, e risposta corrispondente alla richiesta di screening HRCM; e
- divieto di carico, noto come notifica DNL.

Il rispetto di queste misure di attenuazione dei rischi è un obbligo giuridico che viene posto dalle autorità doganali a carico degli operatori economici.

Le misure di attenuazione dei rischi devono essere attuate nel modo più efficace ed efficiente possibile, vale a dire con il minor impatto possibile sulla catena logistica, il più presto possibile e al più tardi prima che le merci o la posta vengano imbarcate su un aeromobile nell'ultimo aeroporto prima di entrare nel territorio doganale dell'UE.

Dal punto di vista operativo e tecnico, le notifiche RFI e RFS sono considerate segnalazioni di mitigazione del rischio che scaturiscono dal processo di analisi del rischio doganale in corso. Il loro scopo è consentire alle autorità doganali di chiarire i dubbi individuati in merito a potenziali rischi per la sicurezza delle merci trasportate per via aerea in una determinata spedizione. È quindi di fondamentale importanza che l'operatore economico che riceve tali segnalazioni fornisca una risposta tempestiva e adeguata, al fine di consentire alle autorità doganali di completare l'analisi dei rischi. Finché la dogana non è in grado di completare l'analisi dei rischi a causa di una richiesta di RFI o RFS non soddisfatta, le merci possono, in linea di principio, procedere lungo la catena logistica fino all'aeroporto in cui la merce o la posta è in partenza per il territorio doganale dell'UE (ultimo punto di partenza).

A differenza delle notifiche RFI e RFS, la notifica DNL da parte dell'autorità doganale all'operatore economico interessato rappresenta già un'analisi del rischio completata e, dunque, una decisione doganale basata su tale analisi che ha individuato una minaccia imminente per la sicurezza del trasporto aereo di merci in relazione ad una particolare spedizione.

Nel caso in cui le autorità doganali concludano l'analisi dei rischi e non venga individuata alcuna minaccia per la sicurezza delle merci destinate al trasporto aereo al momento dell'analisi (ad esempio sulla base delle conoscenze e delle informazioni disponibili in quel momento), le autorità doganali rilasceranno un messaggio di valutazione completa (AC) all'operatore economico che ha presentato i dati PLACI. Il messaggio di valutazione completa informerà l'operatore o gli operatori economici interessati che le autorità doganali hanno completato l'analisi dei rischi e che non sono necessarie ulteriori azioni da parte degli operatori economici coinvolti nella transazione.

La cooperazione tra le diverse autorità nonché tra le autorità e gli operatori economici deve essere chiaramente definita a livello nazionale, anche per quanto riguarda la definizione dei canali di comunicazione mediante protocolli di segnalazione. Occorre tenere conto delle specificità dei diversi modelli operativi del trasporto aereo di merci (espresso postale).

Tutte le parti interessate invieranno messaggi (Valutazione completa, RFI, RFS, DNL, a seconda dei casi) e risponderanno a questi messaggi con il massimo impegno e in modo tempestivo.

4 APPROFONDIMENTO DEGLI ASPETTI OPERATIVI DEI PROCESSI DI SEGNALAZIONE

4.1 Analisi del rischio PLACI

Nel caso di pre-imbarco di merci destinate al trasporto aereo, il processo di analisi del rischio si attiva al momento del ricevimento della dichiarazione ENS contenente i dati PLACI richiesti. La valutazione del rischio PLACI si concentra esclusivamente sulla rilevazione di un rischio immediato per l'aviazione, ovvero l'imbarco a bordo di un aeromobile di articoli proibiti dalla legislazione sulla sicurezza aerea che potrebbero causare la distruzione dello stesso e/o la perdita di vite umane, vale a dire ordigni esplosivi o incendiari improvvisati (IED o IID), le cosiddette "bomb in the box". Laddove i risultati dell'analisi del rischio PLACI rilevassero la possibilità di un altro tipo di rischio per la sicurezza (non la sicurezza del trasporto aereo di merci), questo risultato verrebbe preso in considerazione nell'ulteriore processo di analisi del rischio nella fase precedente all'arrivo, senza impedire l'imbarco delle merci sull'aeromobile.

Le disposizioni PLACI non dovrebbero ostacolare o ritardare inutilmente il flusso di movimento delle merci attraverso la catena logistica. Qualora la dogana notifichi all'operatore la presenza di notevoli questioni irrisolte derivanti dall'analisi del rischio PLACI e relative alla sicurezza delle merci destinate al trasporto aereo, queste ultime non devono essere imbarcate sull'aeromobile fino a quando non siano state adottate misure adeguate per attenuare il rischio. Tutte le parti interessate si adopereranno al meglio per inviare messaggi (Valutazione completa, RFI, RFS, DNL, a seconda dei casi) e risposte a tali messaggi.

Fattori da considerare e tipi di segnalazioni (RFI, RFS, DNL)

Dati PLACI incompleti	Dichiarazione ENS da respingere
Analisi del rischio PLACI completata con successo	Nessuna azione ulteriore - Valutazione completa (AC)
Dati insufficienti	Richiesta di informazioni (RFI)
Potenziale rischio per la sicurezza	Richiesta di screening (RFS)
Rischio per la sicurezza confermato	Divieto di carico (DNL)

Scenari di segnalazione

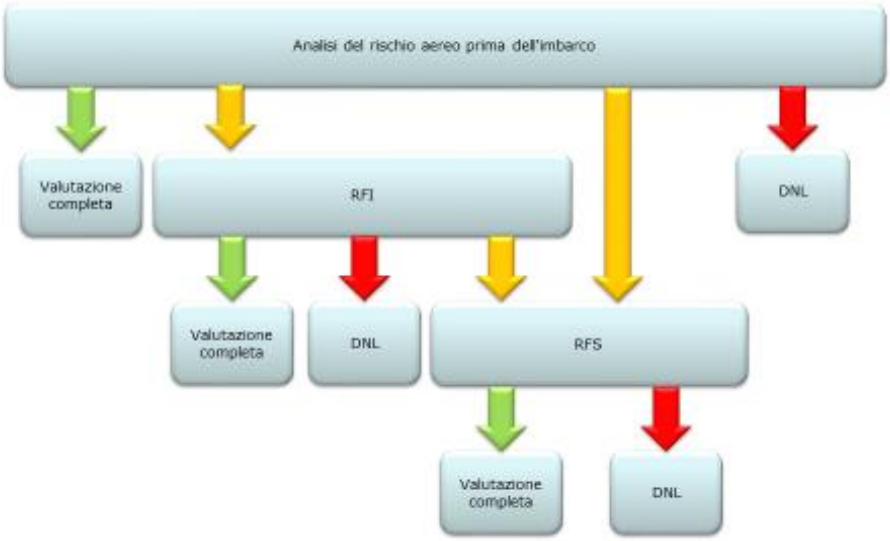


Figura 1: panoramica degli scenari di segnalazione

Non esiste una sequenza obbligatoria per quanto riguarda l'emissione dei diversi tipi di segnalazione. Ad esempio, non è necessario emettere prima una RFI se la situazione richiede già l'emissione di una RFS o di un DNL. Tuttavia, qualsiasi decisione di segnalazione presa deve essere proporzionale al rischio da affrontare.

Inoltre, è importante sottolineare che una segnalazione richiederà sempre una risposta da parte dell'OE, indipendentemente dal seguito dato alla stessa. **L'OE ha l'obbligo di rispondere a una segnalazione.** La risposta dell'OE a una segnalazione non comporta automaticamente il completamento dell'analisi del rischio doganale. L'autorità doganale inserirà le informazioni ottenute dalle risposte alle segnalazioni nel processo di analisi dei rischi in corso, concludendolo con un messaggio di Valutazione completa (AC) o con una notifica DNL. La risposta dell'OE alle notifiche RFI e RFS non deve quindi essere equiparata a un messaggio di valutazione completa (ad esempio, per emettere un messaggio di valutazione completa è necessario che l'OE invii prima una risposta)[2]. La risoluzione di una segnalazione rientra nel completamento del processo di analisi del rischio.

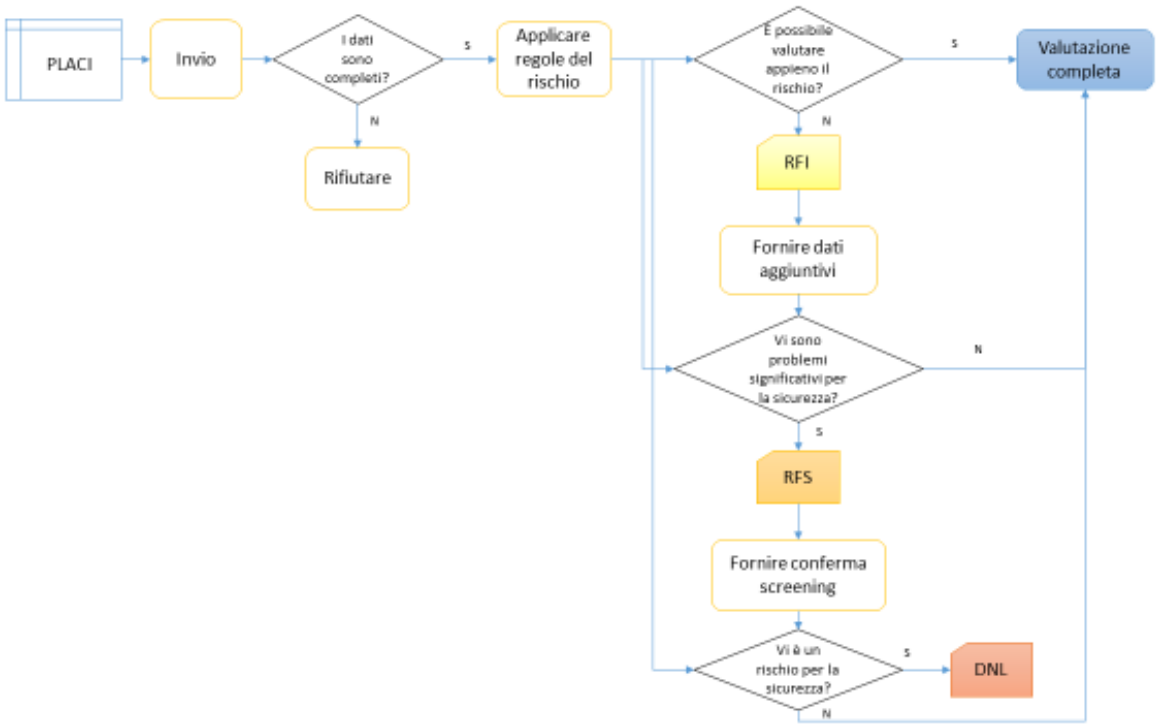


Figura 2: processo di segnalazione

4.2 I dati PLACI non sono completi

Sebbene "ufficialmente non sia considerata una segnalazione", esiste un collegamento con l'RFI in quanto si riferisce ai requisiti sui dati PLACI. Se i dati PLACI sono incompleti (cioè mancano i dati obbligatori) o non sono in linea con le specifiche concordate del sistema ICS2, **la dichiarazione ENS viene respinta e viene inviato un messaggio di errore** all'OE.

Ciò significa quindi che l'OE non ha soddisfatto i requisiti dei dati PLACI. L'OE deve garantire un intervento tempestivo in risposta a tale messaggio di errore e fornire, entro i termini previsti dalla legge, i dati PLACI sia in termini di correttezza che di completezza.

In caso di problemi tecnici, qualora l'OE ritenga che i dati siano stati inviati conformemente ai requisiti, dovrà contattare il più presto possibile l'helpdesk nazionale dell'ICS2 dell'autorità doganale dello Stato membro a cui sono stati indirizzati i dati. Per le procedure operative tramite l'helpdesk dell'ICS2, fare riferimento alla guida specifica [il link al documento sarà fornito quando sarà disponibile - il progetto è in corso].

[2]Per motivi di "semplicità" questa presentazione non contempla i casi in cui è possibile emettere direttamente un DNL in qualsiasi fase.

4.3 Nessuna azione ulteriore - Valutazione completa (AC)

Sulla base delle esperienze disponibili si prevede che, nella grande maggioranza dei casi, verrà emesso il messaggio "nessuna azione ulteriore" su base puramente automatizzata, senza alcun intervento umano, ovvero da parte dell'analista del rischio doganale.

I processi di analisi del rischio PLACI completati con successo saranno confermati da un messaggio di valutazione completa (AC). Il messaggio AC può essere generato:

- automaticamente, nella stragrande maggioranza dei casi, oppure
- a seguito di un'attenuazione manuale e di una decisione di un analista del rischio incaricato della valutazione del rischio per la sicurezza del trasporto aereo di merci.

In entrambi i casi, il messaggio AC viene inviato dall'ICS2 all'OE che ha presentato i dati PLACI. La ricezione da parte dell'OE è facoltativa[3].

Se un operatore prende la decisione commerciale di procedere comunque all'imbarco della spedizione sull'aeromobile senza una valutazione completa, lo fa a proprio rischio e pericolo, tenendo presente che potrebbe essere ancora in corso una valutazione del rischio che potrebbe comportare richieste di follow-up a cui si dovrà rispondere. Spetta al vettore aereo decidere se consentire l'imbarco della spedizione per la quale è in corso una segnalazione e per la quale non è stato ricevuto un messaggio AC.

In caso di nuove informazioni, il messaggio di valutazione completa può comunque essere seguito da un messaggio di RFI/RFS/DNL. In tal caso, l'OE è tenuto a dare seguito e a rispettare pienamente le segnalazioni, anche in caso di precedente emissione del messaggio AC. Potrebbe verificarsi una situazione operativa in cui l'OE abbia già imbarcato merci per via aerea sull'ultimo aeromobile diretto verso l'UE e il loro trasporto sia già iniziato. Queste situazioni saranno trattate caso per caso dall'autorità e dall'OE interessato, a seconda del livello di minaccia identificato (ad esempio, in caso di situazione di DNL che faccia scattare le misure di sicurezza aerea applicabili per tale situazione).

4.3.1 Messaggio di valutazione completa (IE3N03)

Il messaggio AC viene emesso per ogni spedizione house (spedizione coperta da una HAWB, invio postale) indicata nella dichiarazione ENS. Le spedizioni house sono identificate dal documento di trasporto.

4.3.1.1 Contenuto del messaggio IE3N03

Occorrenza	Elemento/classe di dati	Spiegazione
	IE3N03	
1..1	**MRN**	Numero di registrazione della dichiarazione ENS
1..1	**Data di completamento**	Data di completamento della valutazione del rischio
1..1	**Valutazione completa**	
0..1	**Documento di trasporto (livello house)**	
1..1	**Numero di riferimento**	Numero di riferimento del documento di trasporto (numero HAWB, invio postale (S10))
1..1	**Tipo**	Tipo di documento di trasporto
1..1	**Stato membro responsabile**	
1..1	**Paese**	Stato membro responsabile della valutazione del rischio
0..1	**Rappresentante**	
1..1	**Numero di identificazione**	Numero EORI del rappresentante (se indicato nella dichiarazione ENS)
0..1	**Dichiarante**	
1..1	**Numero di identificazione**	Numero EORI del dichiarante

[3] Per i dettagli relativi ai messaggi e alle possibilità tecniche dell'OE che presenta i dati PLACI di attivare o disattivare i messaggi AC, consultare le specifiche tecniche comuni del sistema ICS2.

4.4 Richiesta di informazioni (RFI)

Quando non è possibile valutare pienamente il rischio per la sicurezza aerea sulla base delle informazioni contenute nei dati PLACI della dichiarazione ENS iniziale, deve essere inviata una RFI per le spedizioni. Tali richieste devono essere comunicate dalle autorità doganali all'OE che ha presentato i dati PLACI della ENS al più presto possibile[4].

L'operatore economico dovrebbe rispondere con le informazioni richieste il più presto possibile, per consentire alle autorità di effettuare la valutazione del rischio. Alcuni operatori economici potrebbero fornire alle autorità doganali incaricate della valutazione del rischio l'accesso ai loro sistemi interni per ridurre la necessità di segnalazioni RFI. Durante questo processo la merce può continuare a muoversi lungo la catena logistica.

4.4.1 Requisiti di disponibilità organizzativa e operativa

Tutti gli attori devono fornire la necessaria disponibilità organizzativa e operativa, come di seguito indicato:

L'autorità doganale, quale mittente dell'RFI, deve garantire:

- disponibilità 24 ore su 24, 7 giorni su 7;
- disponibilità operativa e recapiti della dogana (con l'aviazione civile a seconda dell'assetto nazionale).

L'OE, quale destinatario dell'RFI, deve garantire:

- un punto di contatto centralizzato/unico attivo 24 ore su 24, 7 giorni su 7 (a seconda del modello operativo) e disponibilità;
- l'OE deve accertarsi di avere accesso alle informazioni e ai documenti che potrebbero essere richiesti e di disporre di procedure operative per rispondere alla richiesta;
- è obbligatorio l'interfacciamento con l'ICS2 o, in caso di modello postale, anche l'interfacciamento tra l'operatore designato all'origine e quello a destinazione, per favorire tutti gli scambi di messaggi richiesti.

4.4.2 Lingua da utilizzare

Ogni volta che si comunica per iscritto in forma libera, o durante i contatti tra mittenti e destinatari delle richieste, **si raccomanda vivamente di utilizzare la lingua inglese** (in particolare per evitare situazioni in cui gli attori coinvolti nel processo perdano tempo per dover tradurre).

4.4.3 Messaggio di richiesta RFI (IE3Q02)

La RFI deve essere comunicata tramite l'ICS2 (come sistema chiuso) all'OE che ha presentato i dati.

Esistono due tipi di richiesta che l'autorità doganale può decidere di emettere nel messaggio RFI, a seconda delle ragioni che la giustificano:

- richiesta di informazioni aggiuntive da parte dell'OE oppure
- una modifica della dichiarazione ENS.

[4] Nel caso in cui i dati PLACI della ENS non vengano presentati da un vettore aereo, il messaggio RFI non viene comunicato al vettore aereo in quanto la serie di dati PLACI non ne riporta l'identità.

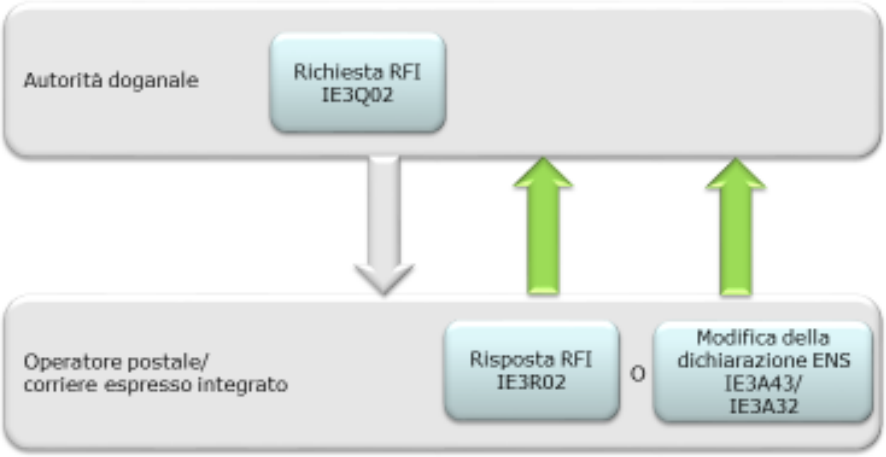


Figura 3: scambio di messaggi RFI

Questi due tipi di richiesta possono essere emessi indipendentemente, non esiste una regola generale di gerarchizzazione. Tuttavia, in alcuni casi specifici, dopo aver ricevuto le informazioni aggiuntive, la dogana può dare un seguito con una RFI di richiesta di modifica della dichiarazione da parte dell'OE.

Alcuni operatori economici possono fornire alle autorità doganali incaricate della valutazione del rischio l'accesso ai propri sistemi interni per ridurre la necessità di segnalazioni RFI. La scelta di avvalersi di questa possibilità è facoltativa e viene concordata tra l'autorità doganale incaricata dell'analisi dei rischi e l'OE e dipende dal caso specifico.

4.4.4 Richiesta di informazioni aggiuntive

La richiesta di informazioni aggiuntive viene emessa quando è necessario ampliare/elaborare i dati PLACI già forniti, consentendo alla dogana di avere maggiori informazioni di base mediante la fornitura di dati adeguati (ad es. sulla base della lettera di trasporto aereo, del manifesto di carico consolidato, della fattura commerciale, ecc.) e/o documenti di accompagnamento. Questo messaggio sarà attivato da un processo manuale (da parte della dogana), quando una specifica spedizione è stata sottoposta all'attenzione dell'analista in seguito all'esito di una valutazione automatizzata del rischio.

La risposta dell'OE a tale richiesta sarà inserita nel processo di targeting manuale nell'ambito dell'analisi del rischio in corso.

4.4.4.1 Contenuto del messaggio IE3Q02

Occorrenza	Elemento/classe di dati	Spiegazione
	IE3Q02	
1..1	**Data di emissione del documento**	La data della richiesta RFI
1..1	**MRN**	Numero di registrazione della dichiarazione ENS
1..1	**Stato membro responsabile**	
1..1	**Paese**	Stato membro che emette la RFI
0..1	**Rappresentante**	
1..1	**Numero di identificazione**	Numero EORI del rappresentante (se indicato nella dichiarazione ENS)
0..1	**Documento di trasporto (livello house)**	
1..1	**Numero di riferimento**	Numero di riferimento del documento di trasporto (numero HAWB, invio postale (S10))
1..1	**Tipo**	Tipo di documento di trasporto
1..1	**Dichiarante**	
1..1	**Numero di identificazione**	Numero EORI del dichiarante
1..99	**Dettagli della richiesta di segnalazione**	

1..1	**Riferimento della richiesta di segnalazione**	Identificatore unico della richiesta di segnalazione
1..1	**Tipo di richiesta**	Quando viene emessa una richiesta di informazioni che richiede di fornire informazioni aggiuntive, viene utilizzato il codice "RFI"
0..99	**Documenti di accompagnamento**	Cfr. **Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.**
1..1	**Numero di riferimento**	Numero di riferimento del documento di accompagnamento, come indicato nella dichiarazione ENS
1..1	**Tipo**	Tipo di documento, come indicato nella dichiarazione ENS
0..99	**Informazioni aggiuntive**	Cfr. **Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.**
0..1	**Codice**	Possono essere utilizzati i codici "B10", "B20", "C10", "D10" e "S10"
0..1	**Testo**	
0..1	**Tipo di informazioni**	Viene utilizzato il codice predefinito "R1"

4.4.4.2 Documenti di accompagnamento

Questa classe sarà utilizzata nel caso in cui nella dichiarazione ENS vengano indicati documenti di accompagnamento (dato PLACI non obbligatorio, tuttavia, per le ENS postali è possibile dichiarare più dati che saranno necessari per la fase precedente all'arrivo) e all'analista del rischio occorre solo l'immagine binaria di un documento specifico. In questo caso saranno indicati il tipo e il numero di riferimento del documento.

4.4.4.3 Informazioni aggiuntive

La classe "Informazioni aggiuntive" sarà utilizzata per fornire le istruzioni dell'analista del rischio in merito a quali informazioni aggiuntive l'OE deve fornire. Questa classe può essere ripetuta più volte per impartire più istruzioni per la stessa spedizione house.

Nell'ambito di questo tipo di RFI possono essere richieste informazioni aggiuntive anche su sottocampi facoltativi all'interno della serie di dati PLACI, come numeri di telefono (fisso o mobile) o indirizzi di posta elettronica. Eventualmente, l'OE può già fornire tali dettagli nella dichiarazione ENS originale.

Codice delle informazioni aggiuntive

Codice	Descrizione
B10	Fornire numero di telefono e indirizzo/i di posta elettronica del mittente
B20	Fornire numero di telefono e indirizzo/i di posta elettronica del destinatario
C10	Confermare dati PLACI
D10	Fornire tutti i documenti disponibili
S10	Fornire informazioni circa l'avvenuto screening dell'HRCM

Testo delle informazioni aggiuntive

Questo dato sarà utilizzato dall'analista del rischio in combinazione con alcuni codici relativi alle informazioni aggiuntive per fornire maggiori dettagli sulla richiesta:

Codice	Testo utilizzato	Descrizione
B10	No	
B20	No	
C10	Sì	Le autorità doganali specificheranno di volere la conferma di un determinato dato PLACI

D10	No	
S10	No	

Esempi

Codice	Testo	Esempio di richiesta
B20		L'OE deve fornire il numero di telefono e/o l'indirizzo di posta elettronica del destinatario
C10	Nome del destinatario	Il nome del destinatario è "Beautiful Angel". In questo caso, l'OE deve confermare la correttezza delle informazioni fornite rispetto alla documentazione disponibile
C10	Codice postale del mittente	L'OE è tenuto a verificare la correttezza del codice postale del mittente dichiarato nella ENS in altre fonti
D10		L'OE è tenuto a fornire in allegato le immagini di tutti i documenti disponibili che accompagnano la spedizione
S10		L'OE è tenuto a comunicare se lo screening HRCM è stato eseguito. In caso affermativo, occorre indicare anche il metodo e il risultato di tale screening

4.4.5 Richiesta di modifica

La modifica dei dati PLACI è necessaria quando tali dati sono di qualità "inadeguata" o inaccettabile per l'analisi del rischio. In caso di modifica, il processo di analisi del rischio viene riavviato, in particolare per consentire la verifica con sistemi di valutazione del rischio automatizzati, e il fascicolo modificato viene inserito nel caso di analisi del rischio aperto/in corso curato dall'analista del rischio.

4.4.5.1 Contenuto del messaggio IE3Q02

Occorrenza	Elemento/classe di dati	Spiegazione
	IE3Q02	
1..1	**Data di emissione del documento**	La data della richiesta RFI
1..1	**MRN**	Numero di registrazione della dichiarazione ENS
1..1	**Stato membro responsabile**	
1..1	**Paese**	Stato membro che emette la RFI
0..1	**Rappresentante**	
1..1	**Numero di identificazione**	Numero EORI del rappresentante (se indicato nella dichiarazione ENS)
0..1	**Documento di trasporto (livello house)**	
1..1	**Numero di riferimento**	Numero di riferimento del documento di trasporto (numero HAWB, invio postale (S10))
1..1	**Tipo**	Tipo di documento di trasporto
1..1	**Dichiarante**	
1..1	**Numero di identificazione**	Numero EORI del dichiarante
1..99	**Dettagli della richiesta di segnalazione**	
1..1	**Riferimento della richiesta di segnalazione**	Identificatore unico della richiesta di segnalazione

1..1	**Tipo di richiesta**	Quando viene emessa una richiesta di informazioni che esige la modifica della dichiarazione ENS, viene utilizzato il codice "AMD"
0..99	**Informazioni aggiuntive**	Cfr. **Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.**
0..1	**Codice**	Vengono utilizzati i codici "A10", "A20", "A30", "A40", "A50", "A60" e "A70".
0..1	**Testo**	
0..1	**Tipo di informazioni**	Viene utilizzato il codice predefinito "R1"

4.4.5.2 Informazioni aggiuntive

La classe "Informazioni aggiuntive" sarà utilizzata per fornire le istruzioni dell'analista del rischio in merito a quali elementi dei dati PLACI l'OE deve modificare. Questa classe può essere ripetuta più volte per impartire più istruzioni per la stessa spedizione house.

Codici delle informazioni aggiuntive

Codice	Descrizione
A10	Modificare nome del mittente
A20	Modificare indirizzo del mittente
A30	Modificare nome del destinatario
A40	Modificare indirizzo del destinatario
A50	Modificare numero di colli
A60	Modificare descrizione delle merci
A70	Modificare massa lorda

Testo delle informazioni aggiuntive

Questo dato può essere utilizzato in combinazione con qualsiasi codice relativo alle informazioni aggiuntive per fornire maggiori dettagli sulla richiesta.

Esempi

Codice	Testo	Esempio di richiesta
A10	Nome del mittente "ABCD123"	Il nome del mittente non sembra reale. Deve essere verificato e, se sbagliato, essere corretto modificando la dichiarazione ENS
A20	Il nome della via è uguale al nome della città.	Indirizzo del mittente in cui il nome della via è uguale al nome della località. L'OE deve correggere i dati errati
A20	Errore di ortografia nel nome della città del mittente.	Errore di ortografia nell'indirizzo del mittente: una volta chiarito l'errore di ortografia, l'OE corregge i dati PLACI

4.4.6 Messaggio di risposta RFI (IE3R02)

Il messaggio di risposta RFI deve in primo luogo essere inviato dall'OE in risposta alla richiesta di informazioni aggiuntive. Il messaggio può inoltre essere inviato in risposta a una richiesta di modifica, nel caso in cui non sia possibile soddisfare la richiesta, ad esempio se l'OE non dispone dei dati necessari.

Gli operatori possono inoltre presentare tutte le informazioni che ritengono necessarie (ad esempio i risultati dello screening, se disponibili).

4.4.6.1 Contenuto del messaggio IE3R02

Occorrenza	Elemento/classe di dati	Spiegazione
	IE3R02	
1..1	**Data di emissione del documento**	La data della risposta RFI
1..1	**MRN**	Numero di registrazione della dichiarazione ENS
1..1	**Stato membro responsabile**	
1..1	**Paese**	Stato membro che ha emesso la RFI
0..1	**Rappresentante**	
1..1	**Numero di identificazione**	Numero EORI del rappresentante (se indicato nella dichiarazione ENS)
1..1	**Dichiarante**	
1..1	**Numero di identificazione**	Numero EORI del dichiarante
1..99	**Risposta con informazioni aggiuntive**	
1..1	**Riferimento della richiesta di segnalazione**	Identificatore unico della richiesta di segnalazione
0..99	**Informazioni aggiuntive**	Cfr. **Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.**
0..1	**Codice**	Vengono utilizzati i codici "A00", "B00", "B01", "C00", "C01", "D00", "D01", "D02", "S00" e "S01".
0..1	**Testo**	
0..1	**Tipo di informazioni**	Viene utilizzato il codice predefinito "R2"
0..9	**Allegato binario**	Cfr. **Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.**
1..1	**Identificazione**	
1..1	**Nome file**	
1..1	**MIME**	
0..1	**Descrizione**	

4.4.6.2 Informazioni aggiuntive

Le informazioni aggiuntive devono essere fornite utilizzando i codici e le informazioni testuali pertinenti, se del caso. È possibile ripetere più volte la classe di informazioni aggiuntive per acquisire tutti i codici necessari.

Codice delle informazioni aggiuntive

Codice	Descrizione
A00	La modifica non è possibile
B00	Non è possibile fornire informazioni aggiuntive
B01	Vengono fornite informazioni aggiuntive
C00	Il dato PLACI non è confermato
C01	Il dato PLACI è confermato

D00	Non è possibile fornire alcun documento
D01	Vengono forniti documenti
D02	Vengono fornite informazioni aggiuntive
S00	Screening HRCM non eseguito
S01	Screening HRCM eseguito

Testo delle informazioni aggiuntive

Questo dato sarà utilizzato in combinazione con alcuni codici relativi alle informazioni aggiuntive per fornire le informazioni richieste o una spiegazione.

Codice	Testo utilizzato	Descrizione
A00	No	
B00	No	
B01	Sì	Il testo dovrebbe contenere le informazioni che sono state richieste
C00	Sì	Il soggetto che presenta i dati PLACI, oltre a questa risposta, deve modificare la dichiarazione PLACI originale
C01	No	
D00	No	
D01	No	Non deve essere fornita alcuna informazione testuale, devono però essere forniti i documenti come allegati binari (cfr. **Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.**). I documenti possono essere, ad esempio, fatture, eCSD, distinte di carico, documenti di trasporto
D02	Sì	Questo codice deve essere utilizzato in risposta al codice RFI "D" nel caso in cui sia stato effettuato lo screening HRCM e l'OE voglia informarne le autorità doganali e comunicarne il risultato. Il testo dovrebbe contenere: "Screening HRCM eseguito/Metodo: (fornire il codice (o i codici) del metodo di screening "AOM", "CMD", "EDD", "EDS", "ETD", "PHS" "VCK", "XRY")/Risultato: ("Allarme" o "Nessun allarme")"
S00	No	
S01	Sì	Devono essere forniti il metodo e il risultato dello screening. Il testo dovrebbe contenere: Metodo: (fornire il codice (o i codici) del metodo di screening "AOM", "CMD", "EDD", "EDS", "ETD", "PHS" "VCK", "XRY")/Risultato: ("Allarme" o "Nessun allarme")

Esempi

Codice richiesta RFI	Testo richiesta RFI	Codice risposta RFI	Testo risposta RFI	Spiegazione
A20	Il nome della via è uguale alla città	**A0**	Non esiste un nome della via, il nome della città è ripetuto come	All'OE è stato chiesto di modificare l'indirizzo del mittente, in cui il nome della via è uguale al nome

			alternativa	della città. Dopo aver chiarito che le vie del paese o della località non hanno un nome, l'OE ha utilizzato questa alternativa[5]. Non viene applicata alcuna modifica
B20	-	**B01**	+32123456789	Se il numero di telefono del destinatario è disponibile, viene fornito. Il numero di telefono deve essere indicato nel formato internazionale, come definito nella raccomandazione ITU-T E.123 (02/2001): + "codice paese" numero di telefono
B20	-	**B01**	destinatario@email.com	Se l'indirizzo di posta elettronica del destinatario è disponibile, viene fornito
B20	-	**B00**	-	Se non si dispone né del numero di telefono né dell'indirizzo di posta elettronica del destinatario, viene fornito questo codice di risposta
C10	Codice postale del destinatario	**C01**	-	L'autorità doganale ha chiesto di confermare l'esattezza del codice postale del destinatario. Dopo aver verificato, ne viene confermata l'esattezza
C10	Codice postale del destinatario	**C00**	-	L'autorità doganale ha chiesto di confermare l'esattezza del codice postale del destinatario. Dopo aver verificato, risulta essere inesatto. In questo caso, i dati PLACI devono essere modificati.
D10	-	**D01**	-	I documenti che accompagnano la spedizione sono disponibili. I documenti devono essere acclusi come allegati binari
D10	-	**D00**	-	Non vi sono documenti che accompagnano la spedizione. Viene fornito questo codice di risposta
D10	-	**D02**	Screening HRCM eseguito/Metodo: XRY, EDD/Risultato: Nessun allarme	L'autorità doganale non ha chiesto se è stato eseguito lo screening HRCM ma, essendo stato eseguito, l'OE decide di comunicarlo. Dovrebbero essere indicati il

5 In caso di campi non compilati (ad esempio, l'omissione del nome della via) il messaggio viene respinto automaticamente (dati PLACI obbligatori incompleti). Se i dati non esistono, ad esempio le vie non hanno un nome, l'OE dovrà compilare il relativo campo con informazioni alternative/disponibili. Questo punto viene approfondito negli orientamenti comuni per l'attuazione dei messaggi ICS2 [il link al documento sarà fornito quando disponibile - il progetto è in corso].

				metodo e il risultato dello screening
S10	-	**S01**	Metodo: XRY, EDD/Risultato: Nessun allarme	L'autorità doganale ha chiesto se è stato eseguito lo screening HRCM Lo screening HRCM è stato eseguito e l'OE è in grado di indicare il metodo utilizzato e il risultato
S10	-	**S00**	-	L'autorità doganale ha chiesto se è stato eseguito lo screening HRCM Lo screening HRCM non è stato eseguito, come risposta viene fornito questo codice

4.4.6.3 Allegato binario

Le immagini dei documenti da inviare come allegato binario devono essere nel seguente formato: pdf, jpeg, png.

4.4.7 Modifica dei dati PLACI

Se l'autorità doganale richiede la modifica dei dati PLACI o se, dopo la verifica degli stessi l'OE ne constata la non correttezza, deve essere inviato il messaggio di modifica:

- IE3A43 da parte dell'operatore postale
- IE3A32 da parte del corriere espresso integrato

Nel messaggio di modifica deve essere indicato il riferimento della richiesta di segnalazione fornito nel messaggio RFI (IE3Q02). In caso contrario, l'autorità doganale riterrà che l'OE non abbia soddisfatto la richiesta di RFI.

Occorrenza	Elemento/classe di dati	Spiegazione
	IE3A43/IE3A32	
1..1	**Data di emissione del documento**	
0..1	**Riferimento della richiesta di segnalazione**	Riferimento della richiesta di segnalazione ricevuto dalla dogana tramite messaggio RFI IE3Q02
1..1	**MRN**	
1..1	**Indicatore di circostanze particolari**	

4.4.8 Seguito dato a un riscontro sufficiente

Laddove, sulla base di tutte le informazioni, conoscenze e documentazione disponibili, la valutazione dell'analista del rischio doganale porti a concludere che esiste ancora un potenziale rischio per la sicurezza, ciò può determinare l'applicazione di ulteriori misure di mitigazione del rischio. Se l'analista ritiene che non vi sia tale rischio, invia un messaggio di valutazione completa (AC).

In mancanza di un riscontro sufficiente entro un periodo di tempo ragionevole, l'analista dovrà valutare il rischio per la sicurezza sulla base delle informazioni insufficienti fornite, con la possibilità di ulteriori misure di mitigazione. È comunque possibile che si decida che la valutazione completa (AC) sia appropriata.

Se non viene inviato alcun messaggio di valutazione completa, le merci possono continuare a circolare fino all'ultimo aeroporto di carico prima di essere imbarcate su un aeromobile diretto verso l'UE. Se un operatore prende la decisione commerciale di procedere comunque all'imbarco della spedizione sull'aeromobile senza una valutazione completa, lo fa a proprio rischio e pericolo. Spetta al vettore aereo decidere se consentire l'imbarco di una spedizione per la quale è in corso una segnalazione RFI e per la quale non è stato inviato un messaggio di valutazione completa.

4.4.9 Panoramica delle fasi del processo eseguito dall'autorità di controllo (dogana)

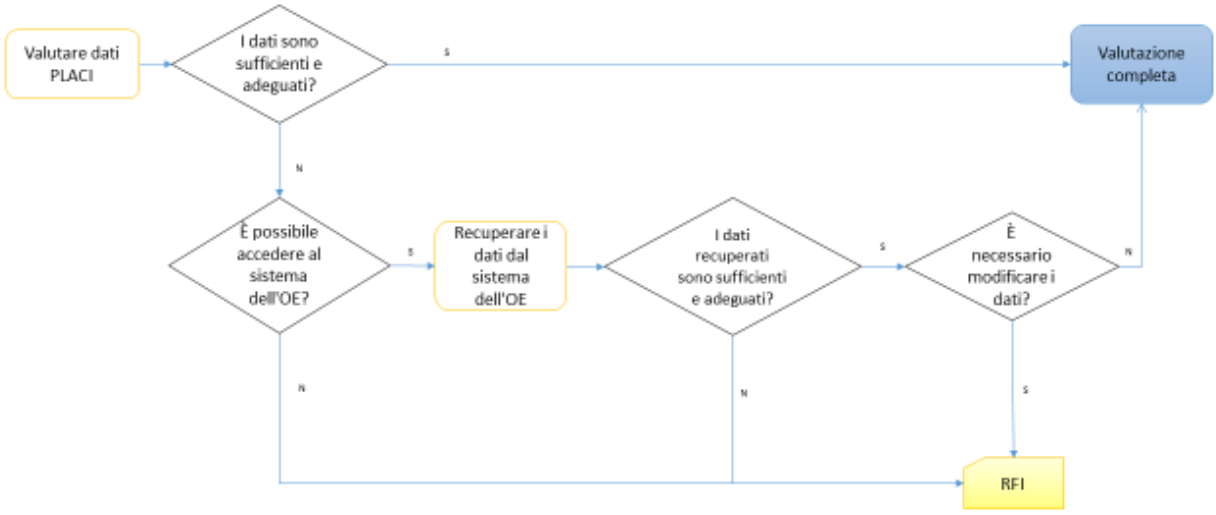


Figura 4: processo di emissione dell'RFI da parte dell'autorità di controllo

Fase	Descrizione	Fase successiva
1	Valutare se i dati PLACI sono sufficienti e adeguati	In caso affermativo, emettere un AC
		In caso negativo, passare alla fase 2
2	È possibile accedere al sistema dell'OE (facoltativo, secondo gli accordi presi tra l'autorità doganale e l'OE)?	In caso affermativo, passare alla fase 3
	In caso affermativo, decidere se accedere al sistema dell'OE potrebbe risolvere il problema della qualità dei dati (di competenza del responsabile del targeting)	In caso negativo, passare alla fase 6 (RFI)
3	Recuperare i dati dal sistema dell'OE (facoltativo)	
4	Le informazioni recuperate dal sistema dell'OE sono sufficienti e adeguate?	In caso affermativo, passare alla fase 5
		In caso negativo, passare alla fase 6 (RFI)
5	In base ai dati recuperati, è necessario modificare i dati PLACI?	In caso affermativo, passare alla fase 6 (RFI)
	Ad es. se il nome o l'indirizzo del mittente è diverso da quello indicato originariamente, ciò potrebbe avere un nuovo o diverso impatto rispetto ai criteri concordati	In caso negativo, emettere un AC
6	Emettere una richiesta di informazioni (RFI)	

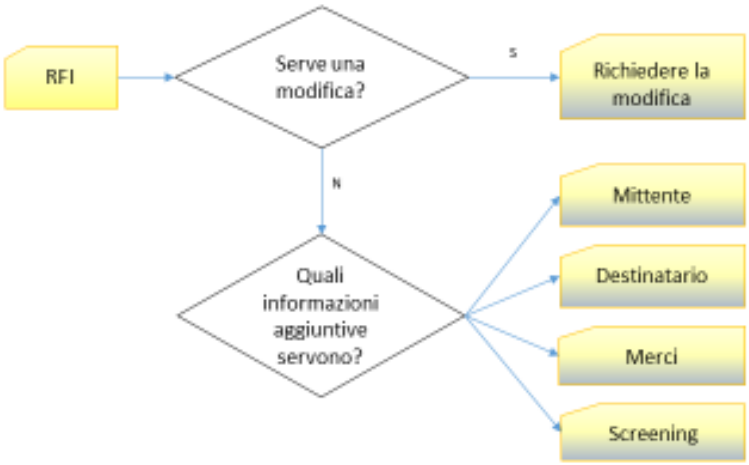


Figura 5: processo dell'autorità di controllo per l'emissione di diversi tipi di RFI

Fase	Descrizione	Fase successiva
6	Richiesta di informazioni (RFI)	Passare alla fase 7
7	È necessaria una modifica dei dati PLACI?	In caso affermativo, emettere una RFI di tipo "AMD" (modifica)
		In caso negativo, passare alla fase 8
8	Quali informazioni aggiuntive sono necessarie?	Emettere una RFI di tipo "RFI" con il codice pertinente (cfr. **Error! Reference source not found.**)

4.5 Richiesta di screening (RFS)

Se sono necessarie prove aggiuntive per determinare eventuali rischi per la sicurezza dell'aviazione o se non è possibile determinare il rischio con le informazioni disponibili (comprese le informazioni aggiuntive provenienti da una RFI), l'autorità doganale chiederà all'operatore economico di effettuare uno screening in conformità con i requisiti applicabili a merci e posta ad alto rischio (HRCM).

Anche se non è sempre l'OE che si occupa dell'effettiva esecuzione dello screening, la responsabilità di garantire che la richiesta sia soddisfatta rimane a suo carico. In questi casi, dunque, l'OE ha la responsabilità di contattare l'ente, l'operatore o l'autorità responsabile delle attività di screening nella località interessata in modo da garantire l'adempimento della richiesta.

Conformemente alla legislazione dell'UE in materia di merci in entrata destinate al trasporto aereo[6], i controlli di sicurezza, lo screening e lo screening di merci e posta ad alto rischio (HRCM) sono effettuati solo dagli operatori ACC3 e RA3 designati dall'UE che utilizzano i mezzi e i metodi per i quali sono stati riconosciuti, come definito ai punti 6.7.3 e 6.7.4 dell'allegato della decisione di esecuzione C(2015)8005 della Commissione[7].

Nei siti che non sono soggetti all'applicazione della legislazione dell'UE in materia di merci in entrata destinate al trasporto aereo[8], gli operatori economici e gli enti, gli operatori o le autorità responsabili dell'esecuzione dello screening devono almeno fare riferimento ai mezzi e ai metodi descritti nel manuale per la sicurezza aerea ICAO, Doc. 8973, punto 13.5.6[9].

Nel rispondere al messaggio di richiesta RFS, l'operatore economico deve:

- fornire conferma che tale screening è già stato effettuato e comunicarne i relativi risultati (allarme - nessun allarme), oppure
- eseguire lo screening (o garantirne l'esecuzione) e fornire la conferma che lo screening è stato eseguito e i relativi risultati (allarme - nessun allarme)[10].

Nell'emettere un messaggio di richiesta RFS, l'autorità doganale può eventualmente decidere di fornire all'operatore il motivo della segnalazione affinché possa essere meglio informato nel determinare quale metodo di screening sia il più appropriato per affrontare il rischio potenziale. Qualora ciò non sia possibile a causa della riservatezza delle informazioni, l'autorità può, in circostanze eccezionali, suggerire un metodo specifico di screening HRCM.

Per le spedizioni che non si trovano più/ancora presso il sito dell'operatore economico, l'autorità competente e l'operatore dovrebbero concordare che la spedizione venga fatta arrivare in un luogo in cui sia disponibile l'attrezzatura di screening appropriata.

4.5.1 Requisiti di disponibilità organizzativa e operativa

Tutti gli attori devono fornire la necessaria disponibilità organizzativa e operativa, come di seguito indicato:

L'autorità doganale, quale mittente dell'RFS, deve garantire:

- disponibilità 24 ore su 24, 7 giorni su 7;
- disponibilità operativa e recapiti della dogana (con l'autorità nazionale dell'aviazione civile a seconda dell'assetto nazionale).

L'OE, quale destinatario dell'RFS, deve garantire:

- un punto di contatto centralizzato/unico attivo 24 ore su 24, 7 giorni su 7 (a seconda del modello

[6] Il regime ACC3 - punto 6.8 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione.

[7] Informazioni riservate.

[8] Informazioni riservate.

[9] Informazioni riservate.

[10] Principi guida JWGACI riportati in appendice.

ICS2 Orientamenti dell'UE sui protocolli di segnalazione nel campo del trasporto aereo di merci operativo) e disponibilità;

- l'OE deve disporre di procedure operative definite per rispondere alla richiesta in modo tempestivo;
- **il follow-up deve essere conforme alle pertinenti disposizioni in materia di sicurezza dell'aviazione civile ai sensi del regolamento ACC3/RA3/KC3 dell'UE o del manuale per la sicurezza aerea ICAO, doc. 8973, punto 13.5.6.[11], a seconda dei casi;**
- l'OE deve disporre dell'accesso necessario alle informazioni su cui basare i risultati dello screening;
- è obbligatorio l'interfacciamento con l'ICS2 o, in caso di modello postale, anche l'interfacciamento tra l'operatore designato all'origine e quello a destinazione, per favorire tutti gli scambi di messaggi richiesti.

4.5.2 Lingua da utilizzare

Ogni volta che si comunica per iscritto in forma libera, o durante i contatti tra mittenti e destinatari delle richieste, si raccomanda vivamente di utilizzare la lingua inglese (in particolare per evitare situazioni in cui gli attori coinvolti nel processo perdano tempo per dover tradurre).

4.5.3 Messaggio di richiesta di screening (IE3Q03)

4.5.3.1 Contenuto del messaggio IE3Q03

Occorrenza	Tipo ICS2	Tipo UCC
	IE3Q03	
1..1	**Data di emissione del documento**	La data della richiesta RFS
1..1	**MRN**	Numero di registrazione della dichiarazione ENS
1..1	**Stato membro responsabile**	
1..1	**Paese**	Stato membro che emette la RFI
0..1	**Rappresentante**	
1..1	**Numero di identificazione**	Numero EORI del rappresentante (se indicato nella dichiarazione ENS)
0..1	**Documento di trasporto (livello house)**	
1..1	**Numero di riferimento**	Numero di riferimento del documento di trasporto (numero HAWB, invio postale (S10))
1..1	**Tipo**	Tipo di documento di trasporto
1..1	**Dichiarante**	
1..1	**Numero di identificazione**	Numero EORI del dichiarante
1..99	**Dettagli della richiesta di segnalazione**	
1..1	**Riferimento della richiesta di segnalazione**	Identificatore unico della richiesta di segnalazione
0..1	**Metodo di screening HRCM raccomandato**	Vengono utilizzati i codici "AOM", "CMD", "EDD", "EDS", "ETD", "PHS", "VCK", "XRY".
1..1	**Tipo di richiesta**	Viene utilizzato il codice predefinito "RFS"
0..1	**Documento di trasporto (livello house)**	
0..1	**Numero di riferimento**	Numero di riferimento del documento di trasporto (numero HAWB, invio postale (S10))
0..1	**Tipo**	Tipo di documento di trasporto

[11] Informazioni riservate.

4.5.4 Messaggio di risposta a una richiesta di screening (IE3R03)

Data la natura del processo PLACI (presentazione dei dati il più presto possibile), potrebbero esserci motivi operativi che impediscono all'OE di rispondere in modo tempestivo. Ciò non toglie che le merci e la posta non saranno imbarcate fino a quando non sarà stata fornita una risposta alla richiesta RFS. L'autorità doganale può decidere, caso per caso, di contattare l'OE per conoscere lo status.

4.5.4.1 Contenuto del messaggio IE3R03

Occorrenza	Tipo ICS2	Tipo UCC
	IE3R03	
1..1	**Data di emissione del documento**	La data della risposta RFS
1..1	**MRN**	Numero di registrazione della dichiarazione ENS
1..1	**Stato membro responsabile**	
1..1	**Paese**	Stato membro che emette la RFI
0..1	**Rappresentante**	
1..1	**Numero di identificazione**	Numero EORI del rappresentante (se indicato nella dichiarazione ENS)
0..1	**Documento di trasporto (livello master)**	
1..1	**Numero di riferimento**	Numero di riferimento del documento di trasporto (numero HAWB, invio postale (S10))
1..1	**Tipo**	Tipo di documento di trasporto
1..1	**Dichiarante**	
1..1	**Numero di identificazione**	Numero EORI del dichiarante
1..99	**Risultati dello screening HRCM**	
1..1	**Riferimento della richiesta di segnalazione**	Identificatore unico della richiesta di segnalazione
1..1	**Risultato**	Vengono utilizzati i codici "1 - nessun allarme" e "2 - allarme"
2..9	**Metodo di screening**	
1..1	**Metodo**	Vengono utilizzati i codici "AOM", "CMD", "EDD", "EDS", "ETD", "PHS", "VCK", "XRY".
0..99	**Informazioni aggiuntive**	È possibile fornire in questa sede ulteriori informazioni
0..1	**Testo**	
0..1	**Tipo di informazioni**	Viene utilizzato il codice predefinito "R4"
0..9	**Allegato binario**	È possibile allegare alla risposta l'eCSD
1..1	**Identificazione**	
1..1	**Nome file**	
1..1	**MIME**	
0..1	**Descrizione**	
0..1	**Documento di trasporto (livello house)**	
1..1	**Numero di riferimento**	Numero di riferimento del documento di trasporto (numero HAWB, invio postale (S10))
1..1	**Tipo**	Tipo di documento di trasporto

4.5.5 Panoramica delle fasi del processo eseguito dall'autorità di controllo (dogana)

4.5.5.1 Emissione RFS

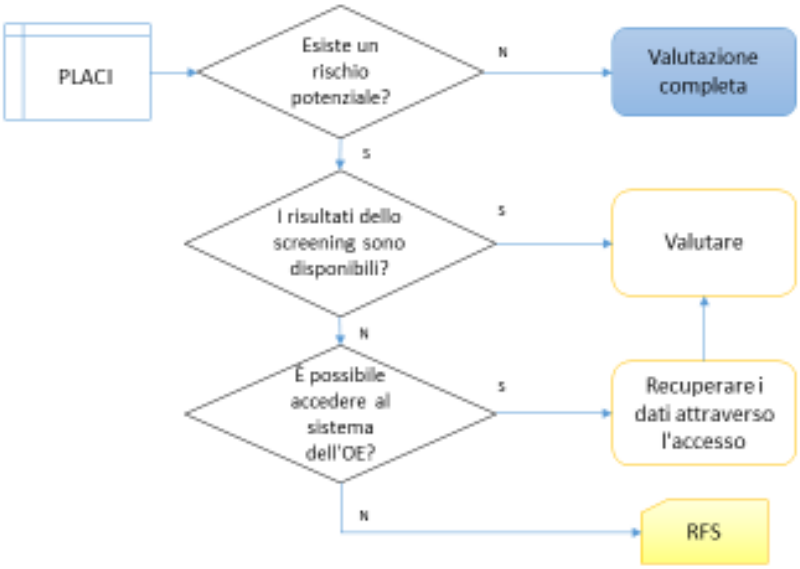


Figura 6: processo di emissione dell'RFS da parte dell'autorità di controllo

Fase	Descrizione	Fase successiva
1	Sulla base dei dati PLACI, esiste un rischio potenziale per la sicurezza aerea?	In caso affermativo, passare alla fase 2
		In caso negativo, emettere un AC
2	Le informazioni relative allo screening sono disponibili, ad esempio in un archivio comune all'interno della dichiarazione PLACI originale (dati facoltativi) e sono sufficienti? Se sono disponibili le informazioni sullo screening, decidere se queste informazioni sono sufficienti (di competenza del responsabile del targeting)	In caso affermativo, passare alla fase 3
		In caso negativo, passare alla fase 4
3	Valutare le informazioni (cfr. **Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.**)	
4	È possibile accedere al sistema dell'OE?	In caso affermativo, passare alla fase 5
		In caso negativo, passare alla fase 6 (RFS)
5	Recuperare i dati dal sistema dell'OE Decidere se accedendo al sistema dell'OE è possibile ottenere informazioni pertinenti sullo screening, decidere se queste informazioni sono sufficienti (di competenza del responsabile del targeting)	In caso affermativo, passare alla fase 3
		In caso negativo, passare alla fase 6
6	Emettere una richiesta di screening (RFS)	
7	Darne notifica al vettore (non supportato dal sistema)	

4.5.5.2 Valutare le informazioni (comprese quelle sullo screening)

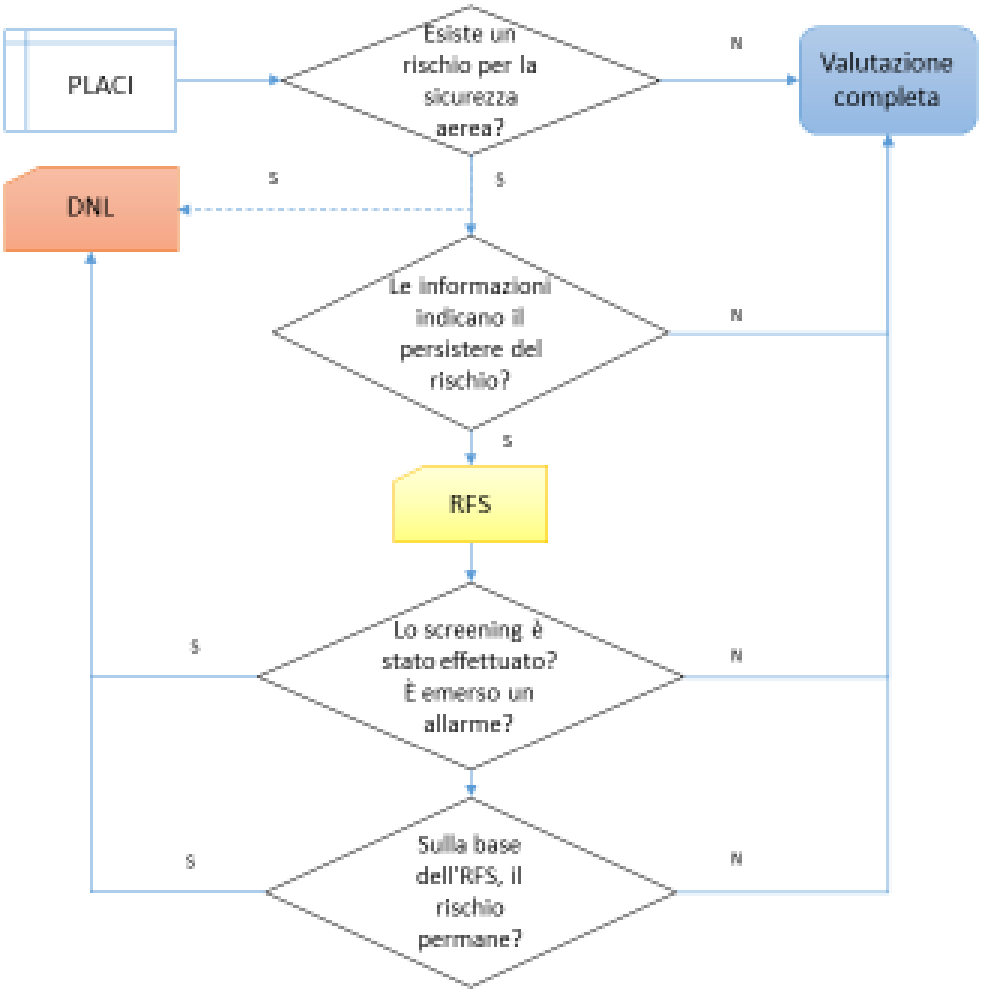


Figura 7: processo di valutazione delle informazioni da parte dell'autorità di controllo

Fase	Descrizione	Fase successiva
1	Sulla base dei dati PLACI e delle informazioni pertinenti dei portatori di interessi (comprese le informazioni facoltative sullo screening effettuato), esiste ancora un rischio per la sicurezza aerea?	In caso affermativo, passare alla fase 2
		In caso affermativo (in alternativa), passare alla fase 6 (DNL)
		In caso negativo, emettere un AC
2	Sono disponibili informazioni specifiche sulla minaccia che indicano che il rischio persiste a prescindere dallo screening HRCM effettuato? L'operatore economico sarà informato su cosa cercare. Spiegare all'operatore il motivo di ciò che deve cercare (cioè garantire che siano forniti all'operatore elementi che gli consentano di sapere cosa cercare) lo aiuterà a determinare quale metodo di screening è il più appropriato per affrontare il rischio potenziale. La comunicazione dei dati sensibili avverrà al di fuori del sistema, decidendo caso per caso.	In caso affermativo, passare alla fase 3 (RFS)
		In caso negativo, emettere un AC

3	Inviare una RFS	
4	Lo screening è stato effettuato? Sono emersi allarmi?	In caso affermativo, passare alla fase 6 (DNL)
		In caso negativo, emettere un AC
5	Sulla base dell'RFS, il rischio permane?	In caso affermativo, passare alla fase 6 (DNL)
		In caso negativo, emettere un AC
6	Inviare un DNL	

4.6 Divieto di carico (DNL)

La situazione di divieto di carico può verificarsi nei seguenti casi, che fanno scattare l'emissione di un ordine DNL da parte dell'autorità (doganale) dello Stato membro tramite il messaggio specificato:

- caso 1: quando le informazioni anticipate sul carico corrispondono a specifici scenari di intelligence o di minaccia che indicano una minaccia imminente per la sicurezza aerea (ad es. "bomb in a box");
- caso 2: se viene identificato un elemento di minaccia nel carico mentre è in corso il processo di risoluzione di una RFS[12].

Conformemente agli standard applicabili e alle pratiche raccomandate dell'allegato 17 e al manuale per la sicurezza aerea ICAO Doc. 8973 in materia di gestione delle interferenze illecite[13], devono essere predisposti protocolli per affrontare i casi di minaccia imminente per gli aeromobili presentata da una spedizione di merci destinate al trasporto aereo.

Tutti gli attori devono fornire la necessaria disponibilità organizzativa e operativa, come di seguito indicato:

L'autorità (doganale) dello Stato membro, quale mittente del DNL, deve garantire:

- disponibilità 24 ore su 24, 7 giorni su 7;
- disponibilità operativa e recapiti della dogana, dell'autorità nazionale dell'aviazione civile e/o di altra autorità nazionale coinvolta nel caso, a seconda dell'assetto nazionale.

L'OE, quale destinatario del DNL, deve garantire:

- un punto di contatto centralizzato/unico attivo 24 ore su 24, 7 giorni su 7 (a seconda del modello operativo) e disponibilità;
- l'OE deve disporre di procedure operative definite per rispondere al DNL;
- è obbligatorio l'interfacciamento con l'ICS2 o, in caso di modello postale, anche l'interfacciamento tra l'operatore designato all'origine e quello a destinazione, per favorire il DNL.

4.6.1 Lingua da utilizzare

Ogni volta che si comunica per iscritto in forma libera, o durante i contatti tra mittenti e destinatari delle richieste, si raccomanda vivamente di utilizzare la lingua inglese (in particolare per evitare situazioni in cui gli attori coinvolti nel processo perdano tempo per dover tradurre).

4.6.2 Messaggio di richiesta di divieto di carico (IE3Q01)

4.6.2.1 Contenuto del messaggio IE3Q01

Occorrenza	Elemento/classe di dati	Spiegazione
	IE3Q01	
1..1	**Data di emissione del documento**	La data della richiesta DNL
1..1	**MRN**	Numero di registrazione della dichiarazione ENS
1..1	**Stato membro responsabile**	
1..1	**Paese**	Stato membro che emette il DNL
0..1	**Rappresentante**	
1..1	**Numero di identificazione**	Numero EORI del rappresentante (se indicato nella dichiarazione ENS)

[12] Un DNL emesso nel processo di risoluzione di una RFS presuppone una risposta immediata da parte dell'OE.

[13] Allegato 17, capitolo 5. Gestione della risposta ad atti di interferenza illecita - Doc 8973 Capitolo 17. Gestione delle crisi e risposta ad atti di interferenza illecita - Informazioni riservate.

0..1	**Documento di trasporto (livello house)**	
1..1	**Numero di riferimento**	Numero di riferimento del documento di trasporto (numero HAWB, invio postale (S10))
1..1	**Tipo**	Tipo di documento di trasporto
0..1	**Dichiarante**	
1..1	**Numero di identificazione**	Numero EORI del dichiarante
1..1	**Dettagli del divieto di carico**	
0..1	**Documento di trasporto (livello house)**	
1..1	**Numero di riferimento**	Numero di riferimento del documento di trasporto (numero HAWB, invio postale (S10))
1..1	**Tipo**	Tipo di documento di trasporto

4.6.2.2 Dettagli del divieto di carico

Questa classe contiene il numero di riferimento dell'HAWB o il numero dell'invio postale (S10) della spedizione per la quale viene emesso il DNL. Le altre spedizioni house contemplate dalla stessa dichiarazione ENS per le quali non viene emesso alcun DNL non sono interessate e ricevono un AC.

4.6.3 Panoramica delle fasi del processo eseguito dall'autorità di controllo (dogana)

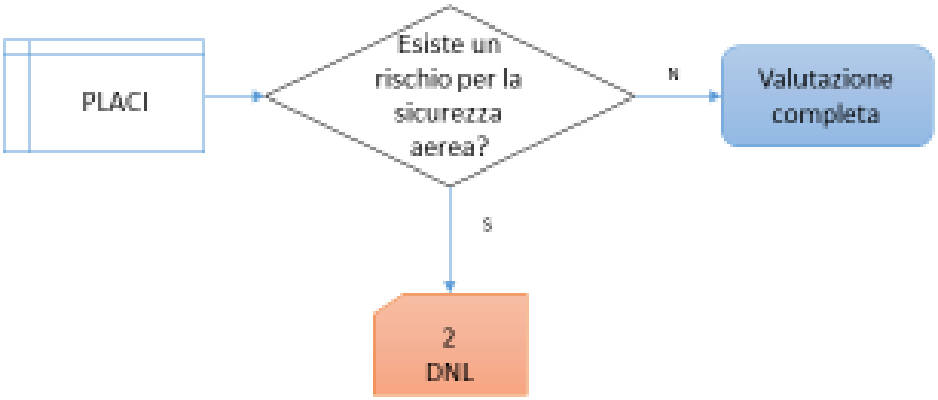


Figura 8: processo di emissione del DNL da parte dell'autorità di controllo

Fase	Descrizione	Fase successiva
1	Vi è una minaccia imminente per la sicurezza aerea?	In caso affermativo, passare alla fase 2 (DNL)
		In caso negativo, emettere un AC
2	Inviare un DNL	
3	Darne notifica al vettore (non supportato dal sistema)	

4.6.4 Procedure da seguire quando viene emesso un DNL

4.6.4.1 Autorità doganale che emette il DNL

- L'autorità doganale che emette il DNL trasferisce la responsabilità alla propria autorità nazionale competente per la sicurezza dell'aviazione civile.
- I contatti con l'OE saranno stabiliti dall'autorità nazionale responsabile.

4.6.4.2 Destinatario della notifica di divieto di carico

- Occorre determinare immediatamente dove si trova la spedizione ad alto rischio oggetto della notifica "Divieto di carico".
- Occorre garantire l'attivazione di tutti i protocolli di risposta alle emergenze e di tutte le procedure di sicurezza pertinenti (ad esempio, informazioni di sicurezza al potenziale vettore aereo, all'altro operatore economico, a un soggetto che tratta le merci, ecc.).
- Ove opportuno e a seconda delle circostanze locali, si dovrebbe procedere alla notifica alle autorità competenti (sicurezza locale).

4.6.4.3 L'autorità o le autorità competenti individuate dalla legislazione dell'UE o nazionale

Le autorità dovrebbero svolgere le seguenti attività:

- Valutare le possibili ulteriori conseguenze del rischio identificato, anche considerando spedizioni con caratteristiche simili attraverso il processo di analisi del rischio PLACI-UE o altri strumenti pertinenti.
- Tentare di condividere le informazioni sui rischi con tutti gli operatori economici potenzialmente coinvolti, per consentire la rapida identificazione di rischi simili.
- Coordinarsi con altre autorità nazionali potenzialmente coinvolte in un'ulteriore mitigazione del rischio.
- Assistere l'operatore economico nella gestione dei casi di notifica "Divieto di carico".
- Coordinarsi con le autorità competenti di altri Stati membri dell'UE, direttamente o attraverso le istituzioni europee (ad esempio, il comitato di regolamentazione AVSEC).
- L'autorità competente per l'aviazione civile dello SM si coordinerà con l'autorità omologa dello Stato in cui è stata identificata la spedizione oggetto di una notifica DNL e da cui proviene.

5 PROCEDURE DI FALL-BACK (DA ELABORARE)

In caso di indisponibilità del sistema si applicheranno le stesse procedure ma senza il supporto degli strumenti informatici.

[Mezzi di comunicazione da aggiungere dopo l'elaborazione del piano di continuità operativa.]

6 APPENDICI

6.1 Appendice 1: Processo postale

Lo scopo di questa appendice è quello di illustrare le diverse fasi da seguire nel caso del modello postale ed è in linea con le indicazioni generali sopra riportate.

I portatori di interessi del processo postale sono i seguenti:

- Dogana all'origine
- Dogana a destinazione
- Autorità nazionali dell'aviazione civile
- Compagnie aeree
- Uffici postali di origine
- Uffici postali di destinazione
- Qualsiasi portatore d'interesse nella catena logistica (GHA, agente doganale, agenti di vendita generali)

Per semplicità, nel documento viene utilizzata la seguente terminologia:

- Operatore postale nel paese di origine: DO O
- Autorità doganale nel paese di origine: autorità doganale A
- Operatore postale nel paese di destinazione: DO D
- Autorità doganale nel paese di destinazione: autorità doganale B
- L'invio postale o la merce postale vanno intesi come "spedizione house" (Dogana/AVSEC). La spedizione postale va intesa come "spedizione master".

6.1.1 Guida fase per fase destinata agli uffici postali in <u>paesi non UE</u>

1. **Fornire il prima possibile l'ITMATT all'ufficio postale di destinazione**

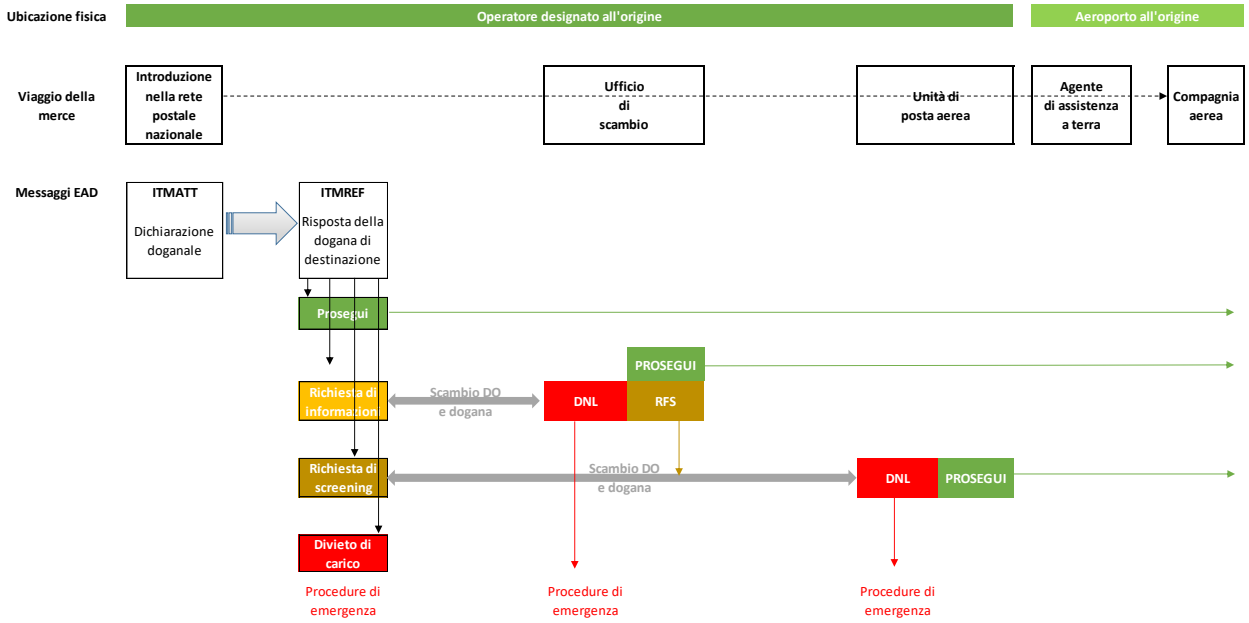
- Prima di inviare i messaggi ITMATT al DO D, il DO O deve verificare che:
  - siano stati completati i dati minimi richiesti "7+1" conformemente alle specifiche tecniche dell'UE;
  - siano a disposizione tutti i documenti necessari che potrebbero giustificare la natura della spedizione;
  - la struttura del messaggio sia conforme alle raccomandazioni delle norme UPU al fine di rispettare la qualità dei dati prevista;
  - in conformità alla convenzione UPU, la lingua utilizzata nel messaggio ITMATT è la seguente:
    - inglese
    - o francese
    - o la lingua del paese di destinazione[14]
- Si potrebbero considerare tempistiche diverse per la trasmissione dei dati a seconda del tipo di flusso:
  - i dati B2C (eCommerce) e B2B vengono trasmessi non appena disponibili. In questi casi, i messaggi ITMATT potrebbero essere trasmessi prima dell'ingresso fisico della merce nella catena logistica. L'ufficio postale d'origine deve successivamente garantire che l'invio sia stato effettivamente ricevuto nella catena logistica postale (merce che segue i dati);

[14] La versione 2 dell'ICS2 prevede la traslitterazione.

- i dati ITMATT C2C possono solo essere trasmessi al più presto all'ufficio postale (tecnologia OCR, acquisizione basata su immagini, modulo elettronico) e al più tardi all'ufficio di scambio (OE, Office of Exchange) in uscita.

2. Tempi di attesa per la risposta dall'autorità doganale B

Poiché alcune risposte richiedono più tempo, l'operatore postale potrebbe voler tenere da parte gli invii per 120 minuti in base al contesto operativo, anche nel caso in cui i dati ITMATT siano stati trasmessi in ritardo. Ciò non toglie che l'eventuale emissione di RFI, RFS o DNL possa avvenire in una fase successiva, con conseguente necessità per l'operatore postale di fornire una risposta adeguata.



3. Nesting

- Eseguire la scansione del codice identificativo di ogni invio (codice a barre S10) e controllare nel sistema informatico operativo se è stato ricevuto o no il messaggio di valutazione completa.
- Se il sistema informatico riceve un messaggio di valutazione completa (AC), l'invio può essere spostato nella cassetta di invio ("nest").
- Gli invii devono essere rimossi dalle spedizioni se i sistemi informatici indicano:
  - "Request for Information" (richiesta di informazioni)
  - "Request for Screening" (richiesta di screening)
  - "Do Not Load" (divieto di carico)
  - "No AC response received yet" (ancora nessuna risposta AC ricevuta)

Messaggio importante: spostare gli invii nella cassetta <u>solo</u> in presenza di un messaggio AC.

4. Creare un messaggio PREDES e trasmetterlo all'ufficio postale di destinazione

5. Gestione dei messaggi di segnalazione

a. Messaggio RFI (richiesta di informazioni)

Nell'elaborazione di una richiesta RFI, il DO O deve assicurarsi di possedere livelli di competenza sufficienti per gestire le diverse richieste in formato testo.

- Il DO O riceve un messaggio RFI per <u>modificare i dati iniziali</u>:
  - esempio: "ZZZZZ" è il nome della città;

  - il DO O può controllare altri sistemi informatici per verificare il dato pertinente o cercare di contattare il mittente per chiedere il valore corretto;
  - se è stato identificato il valore corretto, i dati ITMATT saranno modificati e ritrasmessi al DO D.

- Il DO O riceve un messaggio RFI per aggiungere informazioni:
  - esempio: fornire numero di telefono;
  - il DO O si mette in contatto con il mittente per raccogliere informazioni aggiuntive pertinenti;
  - se sono state raccolte informazioni aggiuntive, i dati vengono inseriti nel modulo di risposta RFI e trasmessi immediatamente all'ufficio postale di destinazione.
- Il DO O riceve un messaggio RFI per fornire documenti aggiuntivi (diversi dalla CSD):
  - esempio: fattura per spedizioni commerciali;
  - l'Operatore A si mette in contatto con il mittente per ottenere il documento;
  - se si ottiene il documento (per esempio in formato PDF), questo sarà allegato al messaggio di risposta RFI e trasmesso immediatamente all'ufficio postale di destinazione.
- Il DO O riceve un messaggio RFI per fornire una copia di una CSD[15] (è possibile fornirla, ove disponibile):
  - alcuni DO O eseguono uno screening sulla sicurezza aerea già nelle fasi iniziali del processo; in questi casi, è possibile fornire una CSD a livello di spedizione.
- Se non è possibile ottenere informazioni dopo un periodo di tempo ragionevole (2 ore), il DO O indica questo status nel modulo di risposta RFI e trasmette la risposta RFI al DO D affinché ne informi l'autorità doganale B.
- Se non è possibile ottenere alcuna informazione, il DO O può indicare questo status nel modulo di risposta RFI e trasmettere la risposta RFI al DO D.
- Dopo la trasmissione della risposta RFI, attendere il messaggio di valutazione completa:
  - solo una volta ricevuto il messaggio di valutazione completa, l'invio può essere imbarcato sull'aeromobile;
  - potrebbero essere ricevuti ulteriori messaggi RFI, RFS o DNL.

b. Messaggio RFS (richiesta di screening)

- Il messaggio RFS verrà inviato dall'autorità doganale B solo nel caso in cui sia necessaria una procedura di screening di merci e posta ad alto rischio per completare la valutazione iniziale del rischio.
- Questa richiesta è in linea con la legislazione dell'UE e internazionale AVSEC.
- Gli invii postali di questo tipo devono essere sottoposti a screening secondo istruzioni specifiche. Il DO O deve disporre di procedure in atto per garantire che sia possibile effettuare lo screening delle merci e della posta ad alto rischio. (L'ufficio postale d'origine deve disporre di procedure per rispondere a potenziali RFS garantendo lo screening richiesto). In caso di inosservanza, la compagnia aerea non accetterebbe questa spedizione (a meno che non disponga di capacità di screening HRCM).
- Dopo lo screening, il messaggio di risposta RFS deve essere compilato e trasmesso al DO D affinché informi l'autorità doganale B sui risultati.
- Lo screening HRCM è effettuato solo da un ente, operatore o vettore aereo che soddisfi la legislazione AVSEC dell'UE.
- Dopo la trasmissione della risposta RFS, attendere il messaggio di valutazione completa:
  - solo una volta ricevuto il messaggio di "valutazione completa", l'invio può essere imbarcato sull'aeromobile.

[15] Come già specificato, non esiste alcuna gerarchia delle segnalazioni. In teoria, quindi, è possibile che una RFI appaia dopo una RFS.

c. Messaggio DNL (divieto di carico)

- Un DNL rappresenta sempre un'emergenza, una potenziale "bomb in the box". Richiede il ricorso a procedure di emergenza secondo le regole dei servizi postali. Quando ciò si verifica, è essenziale che tutti i portatori di interessi da entrambe le parti della catena logistica postale globale siano informati.

- La comunicazione deve avvenire in 2 fasi:
  - Fase 1: l'autorità doganale B avvisa con urgenza:
    - il DO D di intervenire allertando DO O;
    - le autorità competenti nel paese di origine affinché procedano eventualmente a un'indagine per risalire all'origine dell'invio postale fino al mittente.
  - Fase 2: il DO O deve adoperarsi per identificare l'invio postale "coinvolto" nel più breve tempo possibile, a livello della struttura in cui l'invio è depositato, applicando la procedura di isolamento dell'invio e la procedura di protezione del personale e delle strutture. Si potrebbe prevedere di stabilire un piano di comunicazione parallelo con tutte le strutture che hanno partecipato al transito dell'invio postale in questione.

6. Accordo con le compagnie aeree

- Prevedere un accordo bilaterale con le compagnie aeree che dovrebbero essere informate del fatto che le spedizioni hanno ricevuto una valutazione completa per gli invii postali in esse inclusi.
- Devono esistere protocolli di comunicazione standard e/o procedure operative tra le compagnie aeree e gli operatori designati, per poter informare i vettori aerei in caso di ritardo nell'arrivo di un messaggio RFS e DNL e sollecitare un'azione da parte degli stessi. È possibile che un operatore designato riceva una RFS o un DNL dopo la consegna di una spedizione di posta al vettore aereo.

6.1.2 Guida fase per fase destinata agli uffici postali <u>in paesi UE</u>

1. Ricevere messaggi ITMATT

2. Convertire i messaggi ITMATT in messaggi F43 e trasmetterli alla dogana di destinazione

- Raccomandazione: inserire tutti i dati ITMATT disponibili (dati facoltativi) nel messaggio F43, al fine di ridurre il numero di potenziali RFI, RFS.

3. In caso di ricezione di segnalazioni (esempio: RFI)

- Valutare se l'RFI può essere risolta già a destinazione (esempio: il sistema informatico dell'ufficio postale a destinazione crea valori errati nell'F43);
- se la richiesta può essere risolta, compilare il nuovo F43 e trasmetterlo nuovamente alla dogana di destinazione.

4. Inoltrare un messaggio AC, RFI, RFS, DNL, a seconda del caso, all'ufficio postale di origine

5. Ricevere le risposte RFI/RFS o un secondo messaggio ITMATT

6. Inviare le risposte (cfr. 5) alla dogana di destinazione

7. Ricevere messaggi PREDES

8. Trasformare i messaggi PREDES in messaggi F44[16] e trasmetterli alla dogana di destinazione

[16] Nel caso in cui il messaggio PREDES comprenda **solo** gli invii di corrispondenza per i quali esiste un'esenzione per la presentazione dei dati ENS secondo le disposizioni doganali in vigore, il messaggio F44 non è richiesto.

6.1.3 Mappa dei processi

6.1.3.1 Procedure operative

I due grafici seguenti mostrano il percorso di un invio postale lungo la catena logistica, da quando entra nella rete fino alla consegna al destinatario. I grafici mostrano anche i messaggi associati, che consentono il tracciamento di:

- invii scambiati tra operatori postali (eventi EMS o EMSEVT[17]);
- spedizioni di posta (PREDES, RESDES) e di merci (PRECON, RESCON) scambiate tra operatori postali;
- spedizioni in caso di consegna di container tra operatori postali e compagnie aeree (CARDIT, RESDIT).

L'aspetto più importante da rilevare dai due grafici è che, tecnicamente, gli operatori postali possono rintracciare un invio lungo tutta la catena logistica attraverso i messaggi EMSEVT, purché dispongano degli strumenti e dei sistemi informatici necessari. Questo già avviene per alcuni tipi di flussi, come l'EMS e i flussi di pacchi. L'UPU sta lavorando per applicare questa procedura ai flussi di piccoli pacchetti contenenti merci.

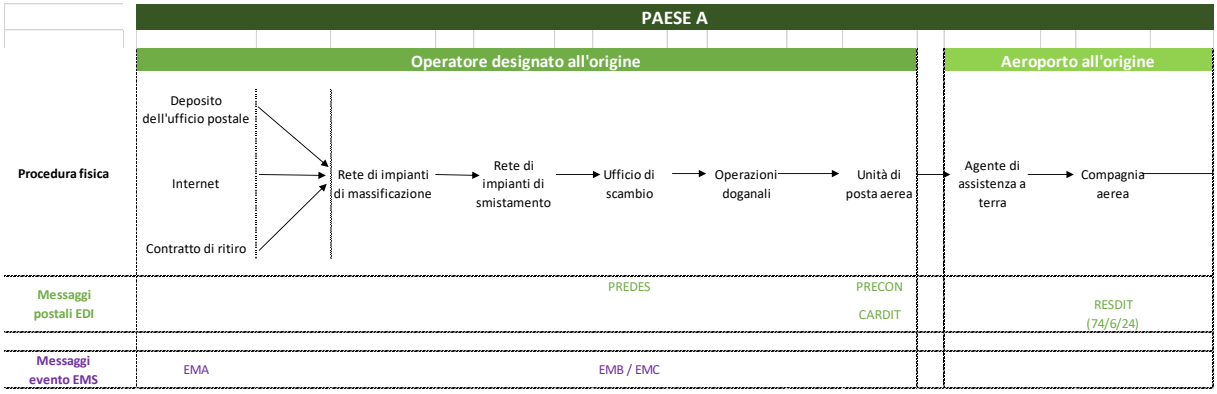


Figura 9: processo nel paese A

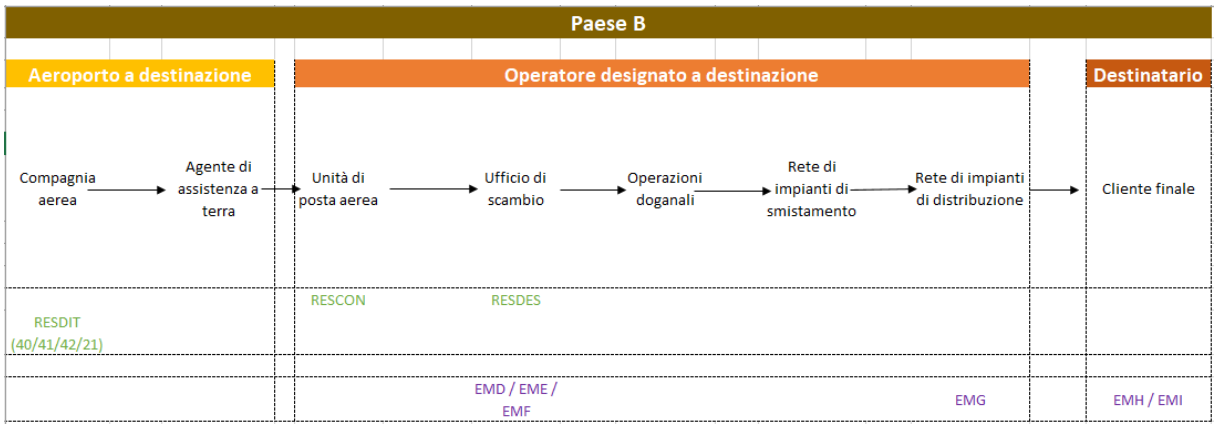


Figura 10: processo nel paese B

[17] EMSEVT – sistema generale di tracciabilità e di rintracciabilità.

6.2 Appendice 2: Principi guida JWGACI

Fine del documento