
ANNESSE 3-A: LINEE GUIDA SULLA FACILITAZIONE DEL CARGO AEREO

1. INTRODUZIONE

- 1.1 Ai fini della facilitazione del cargo aereo è essenziale che le disposizioni contenute nel Doc 30 ECAC siano interpretate con coerenza e chiarezza. Queste Linee guida, create appositamente per raggiungere questo obiettivo, non impongono alcun obbligo agli Stati Membri ECAC. Esse rappresentano solo delle spiegazioni e degli esempi di best practice per favorire l'implementazione delle Doc 30 Recommendations.
- 1.2 Sebbene le Dogane possano essere viste come la principale autorità pubblica coinvolta nel trasporto oltre confine, tale termine, laddove usato nelle presenti Linee guida, include anche altre agenzie ufficiali competenti come quelle degli ispettori veterinari e fitosanitari.

2. TRATTAMENTO DOGANALE DEL CARGO AEREO ED AUTOMAZIONE

- 2.1 In applicazione degli Standard 2.9 e Standard 4.13 dell'Annesso 9, Quindicesima edizione, gli Stati Membri ECAC dovrebbero incoraggiare la trasmissione per via elettronica delle informazioni richieste dalle autorità pubbliche per l'ingresso e la partenza di un aeromobile, e lavorare in cooperazione con tutte le parti coinvolte nelle procedure in cui la comunicazione elettronica è da preferire a quella cartacea per dichiarazioni e documenti, sulla base di norme concordate a livello internazionale.
- 2.2 È una pratica comune per un numero crescente di autorità pubbliche, incluse le Dogane, quella di scambiare tali informazioni elettronicamente. Dichiarazioni cartacee diventeranno l'eccezione, in futuro. La trasmissione elettronica consente alle Dogane di rispondere all'utilizzo dei moderni concetti di tecniche di informazione e comunicazione dell'industria internazionale delle compagnie aeree. Ciò offre alle Dogane la possibilità di ricevere, inviare e processare le informazioni più efficacemente così da migliorare il proprio livello di controllo e, allo stesso tempo, facilitare legittime operazioni commerciali.
- 2.3 Poiché la velocità di spostamento rappresenta il più importante asset dell'industria aeronautica, anche il commercio ne trae vantaggio se le informazioni richieste dalle autorità pubbliche possono essere inviate per via elettronica. Si ottengono vantaggi notevoli laddove gli agenti o i commercianti sono autorizzati a

fornire informazioni direttamente attraverso servizi automatizzati normalmente collocati nelle loro sedi, e di ricevere le risposte direttamente dalle pubbliche autorità competenti.

- 2.4 È ovviamente necessario che tali trasmissioni elettroniche siano basate sull'utilizzo di standard internazionalmente riconosciuti, inclusa la conformità con quelli dell'UN Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport (UN/EDIFACT). Per esempio, i messaggi che inviano le bolle di accompagnamento sono usualmente basati sul UN/EDIFACT CUSCAR Customs cargo report message.
- 2.5 Inoltre, l'Organizzazione Mondiale delle Dogane (acronimo inglese WCO) ha sviluppato il Modello Dati WCO. Esso è composto da una serie di requisiti in materia di dati combinati che sono sinergici e vengono aggiornati regolarmente al fine di soddisfare le esigenze procedurali e giuridiche delle agenzie di regolamentazione transfrontaliere come le Dogane, le quali controllano le operazioni di import, export e transito. Il Modello è coerente con gli altri standard internazionali come il United Nations Trade Data Elementary Directory (UNTDDED).
- 2.6 Il Modello Dati WCO non include soltanto insiemi di dati per diverse procedure doganali ma anche le informazioni necessarie ad altre agenzie di regolamentazione transfrontaliera per l'autorizzazione e lo sdoganamento transfrontaliero al confine. Il Modello Dati WCO supporta l'implementazione di un portale unico in quanto esso permette il reporting delle informazioni a tutte le agenzie governative attraverso il modo unico in cui organizza le informazioni normative.
- 2.7 Il programma IATA e-Freight¹ è un esempio di programma il cui obiettivo è quello di eliminare la carta dalle operazioni di cargo aereo e rimpiazzarla con lo scambio di dati e messaggi elettronici. Le informazioni su questa iniziativa sono fornite nell'**Allegato 1**.
- 2.8 *In applicazione delle Recommended Practice 4.17.1 dell'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, gli Stati Membri ECAC dovrebbero considerare l'introduzione di disposizioni che consentano a tutte le parti coinvolte nel cargo aereo di fornire tutte le informazioni richieste dalle autorità pubbliche in relazione all'arrivo, alla permanenza e alla partenza di un aeromobile e di un cargo aereo, attraverso un punto d'accesso unico (Portale unico).*
- 2.9 Per la considerazione e l'implementazione di tale concetto di Portale unico, gli Stati Membri ECAC dovrebbero utilizzare le

¹ Maggiori informazioni sul programma IATA e-Freight possono essere trovate al seguente link:
<http://www.iata.org/whatwedo/cargo/e/efreight/Pages/index.aspx>

raccomandazioni e le linee guida sviluppate dal Centro delle Nazioni Unite per l'agevolazione degli scambi commerciali e del commercio elettronico, pubblicate come UN/CEFACT Recommendation 33².

- 2.10 Inoltre, si richiama l'attenzione sulle Linee Guida Single Window (Portale unico) sviluppate dal WCO³.
- 2.11 Quella della Single Window è una filosofia di governance in cui le tradizionali strutture di governo sono trasformate per servire meglio le necessità di cittadini e imprese. All'interno di questo approccio, i cittadini e le imprese accedrebbero ai servizi pubblici attraverso un'interfaccia unica. Le complesse disposizioni organizzative che spesso coinvolgono più agenzie e permettono l'erogazione del servizio, saranno trasparenti ai fruitori dei servizi, con un conseguente aumento dell'efficienza e riduzione dei costi dell'operazione di regolamentazione.
- 2.12 L'obbligo di scambio di informazioni relative a merci e passeggeri nelle varie fasi del movimento può presentare degli ostacoli ai fini dell'efficienza. Nonostante tali informazioni possano essere richieste per differenti scopi, molti dei dati richiesti dalle pubbliche autorità, inclusa l'identificazione dell'aeromobile, data ed ora di arrivo, aeroporto di partenza e informazioni sul cargo, sono identiche. Se dunque l'insieme dei dati richiesti può essere incluso in un singolo messaggio, in conformità con i dati standard e i messaggi standardizzati internazionalmente concordati, e inviato elettronicamente ad una singola destinazione ufficiale invece che essere inviato individualmente a ciascuna agenzia, i costi risulteranno abbattuti e il recapito dei dati sarà facilitato. Questo concetto è spesso indicato come un Portale unico (Single Window).
- 2.13 Un Portale unico può velocizzare e migliorare il flusso di informazioni tra le pubbliche autorità e gli operatori. Il principio base è quello che un'unica agenzia pubblica o ufficiale, incaricata della ricezione delle informazioni complessive, ridistribuisca i dati come appropriato alle altre autorità pubbliche competenti.
- 2.14 Un'ulteriore facilitazione può essere raggiunta attraverso accordi tra autorità pubbliche che si coordinano in modo che le necessarie ispezioni fisiche vengano eseguite nello stesso momento e luogo. Questo concetto è spesso chiamato One Stop Shop.
- 2.15 Questi accordi possono essere rappresentati ed introdotti da adeguati Protocolli d'intesa. È importante che le pubbliche autorità compiano il massimo sforzo per combinare, armonizzare e

² http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec33/rec33_trd352e.pdf

³ <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/activities-and-programmes/single-window/single-window-guidelines.aspx>

minimizzare le informazioni necessarie. Ciò sarà ampiamente facilitato dall'uso di metodi di intercomunicazione avanzati come i sistemi menzionati nella Recommendation 3.1.2.

- 2.16 Ai sensi della Recommended Practice 4.17.2 dell'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, gli Stati Membri ECAC dovrebbero incoraggiare tutti gli attori del trasporto, movimentazione e sdoganamento del carico aereo a semplificare le procedure e i documenti pertinenti, nonché a cooperare o partecipare direttamente allo sviluppo di sistemi comunitari di cargo aereo attraverso l'uso di norme concordate a livello internazionale al fine di migliorare lo scambio di informazioni relative a tale traffico e di assicurare l'interoperabilità tra i sistemi di tutti i partecipanti.
- 2.17 Questa disposizione si riferisce a sistemi comunitari già in uso in molti aeroporti, i quali permettono le autorità pubbliche e gli operatori di scambiarsi informazioni sulle operazioni di controllo di controllo logistico e ufficiali attraverso un unico sistema centrale automatizzato.
- 2.18 Tali sistemi comunitari usano procedure e tecniche standardizzate per permettere lo scambio di informazioni tra autorità pubbliche, come autorità Doganali, Sanitarie e di Immigrazione etc. e operatori commerciali come gestori di compagnie aeree, spedizionieri, trasportatori, destinatari etc. Lo stesso sistema può essere utilizzato per lo scambio di informazioni su movimenti aerei in ingresso o uscita, autorità aeroportuali, controllo del traffico aereo, autorità di sicurezza etc. Un sistema comunitario può anche gestire dati relativi a lettere di trasporto aereo, manifesti di carico, ordini di trasporto, notifiche di arrivo, informazioni sullo stato e dichiarazioni doganali. In alcune nazioni, i vettori aerei sono connessi ad un sistema comunitario attraverso la rete SITA.
- 2.19 Il principale obiettivo di questa disposizione è quello di incoraggiare le autorità pubbliche e gli operatori a sviluppare ed utilizzare sistemi comunitari come comprovati strumenti per lo scambio di informazioni tra tutti gli attori coinvolti in modo da semplificare ed accelerare tutte le relative procedure. I sistemi comunitari possono essere istituiti attraverso un'iniziativa privata, da governi nazionali, regionali o locali o tramite una partnership cooperativa tra pubblico e privato.
- 2.20 Una crescente proliferazione di sistemi individuali potrebbe obbligare gli operatori globali e regionali, nonché le autorità di regolamentazione, ad affrontare la necessità di concepire e gestire una varietà di accessi e di risorse di comunicazione impossibile da gestire. L'interoperabilità, essenziale per evitare tali problemi, può essere raggiunta attraverso l'uso di adeguate interfacce (punti di

trasferimento) tra i sistemi utilizzati dagli operatori e i sistemi utilizzati dalle autorità pubbliche, affinché le informazioni possano essere scambiate elettronicamente.

- 2.21 In applicazione delle *Recommended Practice 4.20 dell'Annesso 9, Quindicesima edizione, gli Stati Membri ECAC dovrebbero supportare e partecipare per quanto possibile in iniziative per permettere la presentazione della documentazione di supporto attraverso mezzi elettronici.*
- 2.22 Ciascuna spedizione aerea è accompagnata da un numero di documenti di supporto che alcune volte può raggiungere i 30. È chiaro che nell'era dello scambio dati elettronico, questo fardello cartaceo dev'essere eliminato e rimpiazzato da informazioni elettroniche. Molte iniziative globali e regionali sono progetti paper-free.
- 2.23 L'Associazione Internazionale del Trasporto Aereo (acronimo inglese IATA) ha lanciato un progetto, IATA e-freight, per lo sviluppo di uno ambiente completamente elettronico, paper-free e che coinvolge l'intera aviazione al fine di eliminare la necessità di produrre e trasportare documenti cartacei per le spedizioni cargo. Il progetto IATA e-freight ridurrà i costi attraverso un più ampio uso di messaggi elettronici e una qualità dei dati migliorata. Una qualità dei dati migliorata e un ridotto affidamento sui documenti cartacei permetterà anche una riduzione dei tempi di trasporto, sdoganamento e consegna. Uno scambio di dati elettronici di alta qualità faciliterà il rispetto dei requisiti doganali e regolamentari da parte di tutti gli stakeholder.

3. FORMALITÀ PRE-ARRIVO E PRE-PARTENZA

- 3.1 *Gli Stati Membri ECAC dovrebbero, ai fini delle formalità pre-arrivo e pre-partenza:*
- a) *astenersi dal richiedere la presentazione di una dichiarazione pre-arrivo separata per voli a corto raggio prima del decollo e per i voli a lungo raggio prima delle 4 ore precedenti all'arrivo al primo aeroporto nella nazione di destinazione;*
 - b) *astenersi dal richiedere la presentazione di una dichiarazione pre-partenza separata prima dei 30 minuti precedenti alla partenza da un aeroporto;*
 - c) *Limitare i dati richiesti a quelli necessari ad eseguire una corretta analisi del rischio per scopi di security e safety e includere almeno l'identificazione dell'aeromobile, l'identificazione e la quantità delle merci all'arrivo e le informazioni di trasporto, accettando che queste informazioni possano essere sostenute da documenti commerciali. Questi*

dati richiesti dovrebbero essere specificati nella legislazione nazionale e determinati in cooperazione con tutti i partecipanti coinvolti nel trasporto e nel handling del cargo aereo;

- d) Derogare all'obbligo di una dichiarazione generale e una bolla di accompagnamento separate laddove almeno i dati contenuti nei suddetti documenti sono inclusi nelle informazioni pre-partenza e pre-arrivo. Gli Stati Membri ECAC potrebbero richiedere, all'ingresso, una dichiarazione separata di conferma arrivo merci o richiedere, all'uscita, una dichiarazione separata di conferma arrivo merci al punto finale di uscita, precedentemente alla loro partenza;*
- e) Tenere in considerazione, laddove appropriato, gli standard internazionali disponibili relativi alla catena di approvvigionamento sicura e alle informazioni pre-partenza e pre-arrivo riguardanti l'accesso e la partenza di cargo aerei.*

Considerare:

- i) Considerare lo sviluppo di sistemi automatici di elaborazione dati per la presentazione e il trattamento delle informazioni pre-arrivo e pre-partenza, inclusi i sistemi automatici di analisi del rischio;*

3.2 A seguito della necessità di maggiore sicurezza nei movimenti transfrontalieri delle merci, molte nazioni hanno introdotto dei requisiti per la presentazione delle informazioni relative alle spedizioni prima dell'arrivo o della partenza delle merci stesse. Sebbene lo Standard 4.4 dell'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, attualmente si riferisca soltanto alle formalità pre-arrivo, le nuove norme sulla sicurezza di molti Stati Membri ECAC richiedono anche formalità pre-partenza. Dapprima queste nuove norme potrebbero essere viste solo come un peso aggiuntivo per gli operatori e l'industria. In quanto principio dell'agevolazione degli scambi, le autorità pubbliche non dovrebbero gravare sul commercio internazionale con differenti requisiti per rendere la filiera internazionale sicura. Ciò può essere evitato in larga misura attraverso l'uso di procedure e standard internazionalmente concordati

3.3 Già dal punto di vista della facilitazione, la ricezione di informazioni di pre-arrivo e pre-partenza permette alle autorità pubbliche di:

- a) Utilizzare un'elaborazione rapida nei sistemi di analisi del rischio;
- b) Concedere autorizzazioni anticipate di carico e scarico;
- c) Selezionare le spedizioni da verificare o concedere lo sdoganamento o lo svincolo immediato.

- 3.4 Ciò permette alle autorità pubbliche di concentrare le risorse disponibili sulle aree ad alto rischio e di ridurre le restrizioni sugli operatori commerciali pienamente conformi minimizzando gli interventi sul flusso delle merci a basso rischio.
- a) Tale pratica faciliterà il trattamento delle informazioni da parte delle Dogane non appena possibile dopo la ricezione. Al fine di evitare ampie variazioni del termine stabilito per la notifica anticipata da parte di ciascuna amministrazione doganale, è importante notare che il quadro normativo WCO SAFE ha stabilito dei limiti temporali per le diverse modalità di trasporto. Per le merci trasportate via aria, in generale il termine non dovrebbe iniziare prima che l'aeromobile abbia lasciato la nazione di partenza. Con termini concordati a livello internazionale, i requisiti delle autorità pubbliche di diversi Stati Membri ECAC possono essere resi più simili possibile in modo da fornire parità di condizioni per le operazioni commerciali. La legislazione in materia di sicurezza dell'Unione Europea inclusa nel codice doganale dell'Unione è in larga misura basata sulle regole del quadro normativo WCO SAFE. Per rispondere a nuove minacce, il WCO ha adottato, nel 2015, un nuovo termine limite per quanto riguarda le merci trasportate via aria e un insieme di dati limitato. Quest'ultimo dovrebbe essere fornito non appena l'informazione diventa disponibile ma non oltre il momento precedente al carico della merce sull'aeromobile.
 - b) Per i voli in uscita, la legislazione doganale dell'Unione Europea include un termine di 30 minuti precedenti alla partenza dall'aeroporto Europeo.
 - c) L'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, stabilisce che i requisiti in materia di dati devono essere limitati ad un minimo praticabile. Lo stesso principio dovrebbe essere applicato alle informazioni pre-arrivo e pre-partenza. Al fine di facilitare il più possibile il flusso delle merci attraverso gli aeroporti, le autorità pubbliche dovrebbero coordinare i loro requisiti con gli operatori. Il quadro normativo WCO SAFE ha introdotto un elenco massimo di dati relativi alle informazioni pre-arrivo e pre-partenza ed include sia informazioni sulle merci che sul modo di trasporto (General declaration information), nonché informazioni sulle parti coinvolte. Tali informazioni potrebbero essere già disponibili nei documenti commerciali e/o di trasporto o registri elettronici. È importante che tutti i requisiti siano specificati all'interno della legislazione nazionale. Questi dati sono inclusi nella legislazione doganale dell'Unione Europea.
 - d) Nel caso in cui le informazioni di pre-arrivo e pre-partenza siano ricevute elettronicamente e i dati necessari ai fini delle

verifiche all'arrivo siano corretti, un'ulteriore richiesta di una formale dichiarazione generale o manifesto di carico risulterebbe semplicemente un'inutile duplicazione di informazioni. Le autorità pubbliche possono essere pronte ad accettare una notifica di arrivo o partenza, ad integrazione delle obbligatorie informazioni pre-arrivo e pre-partenza, come sufficiente dichiarazione formale a sostituzione della dichiarazione generale o di carico.

- e) L'utilizzo di standard internazionale rappresenta la chiave per un efficiente e globale comunicazione delle informazioni. Le informazioni richieste per le formalità pre-arrivo e pre-partenza dovrebbero anche essere basate su standard internazionali. Il WCO ha introdotto il "Quadro normativo SAFE to Secure and Facilitate Global Trade – Quadro normativo SAFE per la protezione e la facilitazione del commercio globale" indicato come "WCO Framework - Quadro WCO", attraverso cui viene sviluppato un insieme di Standard per rendere sicuro il trasporto internazionale di merci attraverso catena di approvvigionamento e, allo stesso tempo, soddisfare le richieste di facilitazione del commercio legale. Esso contiene anche un serie di dati da utilizzare nelle dichiarazioni pre-arrivo e pre-partenza.
- f) Il bisogno di una comunicazione efficiente è crescente. La presentazione elettronica della documentazione elimina la necessità delle dichiarazioni cartacee e, laddove possibile, dei documenti di supporto. I sistemi elettronici utilizzati dalle autorità pubbliche possono includere sistemi in cui le dichiarazioni ed altre informazioni possono essere presentate dagli operatori, preferibilmente dalle loro sedi, e sistemi in grado di processare le informazioni ricevute, incluse le analisi del rischio. Gli operatori possono lavorare indipendentemente dal luogo in cui si trovano le autorità pubbliche e ricevere i risultati delle informazioni processate da queste ultime con poco preavviso.

4. OPERATORI ECONOMICI AUTORIZZATI

- 4.1 *In conformità con le Recommended Practice 4.9.1 dell'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, gli Stati Membri ECAC dovrebbero considerare l'introduzione di programmi per Operatori Economici Autorizzati che migliorino la sicurezza, realizzando così un contesto per delle misure di controllo doganali facilitate. Controlli facilitati possono includere dei ridotti livelli di ispezioni ed esami fisici, l'inserimento un limitato numero di dati, una notifica di ispezione prevista prima dell'arrivo delle merci e altre misure di facilitazione. Le misure di controllo dovrebbero essere basate sulle informazioni richieste che vengono fornite in anticipo alle Dogane e su*

procedure di valutazione del rischio.

- 4.2 Il concetto di Operatore Economico Autorizzato (acronimo inglese AEO) è in primo luogo sviluppato per garantire la catena di approvvigionamento delle merci. L'AEO deve includere nelle proprie pratiche commerciali misure di sicurezza predeterminate al fine di garantire un'adeguata salvaguardia contro l'infiltrazione da parte di persone non autorizzate nelle spedizioni, fino a che esse non raggiungano la destinazione finale. Tali misure includono, tra l'altro, controllo dell'accesso alle strutture in cui vengono conservate le merci, l'uso di trasportatori affidabili, personale addetto alla sicurezza appositamente fermato e procedure e registri amministrativi approvati. Come risultato dello sforzo compiuto per rendere sicura la catena di approvvigionamento, l'AEO potrebbe beneficiare di minori controlli e interventi fisici. Una catena di approvvigionamento più sicura è ottenibile se tutti gli attori coinvolti in essa possono vantare lo status di AEO. Il concetto di AEO è incluso nel Quadro WCO. L'Unione Europea e un numero di amministrazioni Doganali degli Stati Membri ECAC sono coinvolti in programmi con paesi non-EU finalizzati a sviluppare catene di approvvigionamento internazionali sicure, con l'obiettivo di un riconoscimento reciproco di altri programmi simili a quello basato sul concetto AEO.
- 4.3 Oltre che un AEO per la safety e la security, la legislazione doganale dell'Unione Europea prevede anche un AEO esclusivo ai fini della semplificazione doganale.
- 4.4 Le procedure semplificate proposte in questa raccomandazione sono principalmente relative alle operazioni doganali successive alle formalità connesse all'arrivo delle spedizioni presso l'aeroporto (pre-arrivo), le quali possono essere considerate come la prima fase. I documenti cartacei o gli equivalenti elettronici utilizzati in questa fase sono normalmente limitati alla Dichiarazione Generale o documento equivalente e al Manifesto di carico o lettera di vettura aerea, come stabilito nel Capitolo 2 dell'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, o le informazioni di pre-arrivo. Lo svincolo e lo sdoganamento non sono normalmente concessi sulla base dei suddetti documenti/informazioni. Le procedure successive, relative al progresso delle merci verso la loro destinazione (finale) come per esempio l'importazione o il transito, possono essere considerate come la seconda fase. In molti casi, la responsabilità delle merci in tali procedure susseguenti si sposta su un altro attore, come per esempio lo spedizioniere. Le procedure semplificate suggerite in questa Disposizione sono basate sulla Convenzione riveduta di Kyoto sull'armonizzazione e la semplificazione delle procedure doganali e sono destinate a facilitare un rapido svincolo e sdoganamento delle merci. Esse sono

esclusivamente dedicate a persone autorizzate con uno storico di osservanza delle regole ed obblighi doganali di alto livello ed in possesso dei requisiti pertinenti richiesti da altre autorità pubbliche. Il deposito doganale può essere incluso sia nella prima che nella seconda fase, in base al tipo di merce contenuta.

- 4.5 *Ai fini della concessione dello status di Operatore Economico Autorizzato, le Autorità Pubbliche dovrebbero, laddove appropriato, tenere in considerazione le condizioni e i criteri già rispettati per l'accesso ad altri programmi comparabili da parte di operatori autorizzati sotto la supervisione di altre autorità pubbliche, al fine di evitare la duplicazione di requisiti simili richiesti dalle pubbliche autorità.*
- 4.6 Numerosi paesi stanno sviluppando programmi di Operatore Economico Autorizzato o programmi comparabili. Ciò avviene all'interno degli Stati e sotto la supervisione di varie autorità statali. Per ragioni di efficienza, sia per l'industria che per i governi, è vantaggioso che le autorità responsabili esaminino reciprocamente i rispettivi programmi in modo che, laddove fattibile, le condizioni richieste siano uguali. Le differenti autorità possono tenere conto della valutazione delle relative condizioni reciproche in modo da evitare di duplicare il lavoro già svolto.
- 4.7 Tale principio è stato adottato nel terzo pilastro del Quadro normativo WCO SAFE, in particolare nel contesto della sicurezza del cargo aereo. Le autorità doganali sono invitate a stabilire una reciproca cooperazione con le autorità aeronautiche in relazione ai loro rispettivi programmi di certificazione di sicurezza, come per esempio il programma Operatore Economico Autorizzato e il programma Agente Regolamentato/Mittente conosciuto (acronimo inglese RA/KC)
- 4.8 L'Unione Europea ha già dato seguito a tale raccomandazione rendendo obbligo giuridico per le Dogane il riconoscimento delle condizioni già soddisfatte per il programma RA/KC e per le autorità responsabili per la sicurezza dell'aviazione civile il riconoscimento delle condizioni già soddisfatte per il programma AEO.
- 4.9 *In applicazione della Recommended Practice 4.30.1 dell'Annesso 9 ICAO, Quindicesima edizione, procedure semplificate particolari per persone autorizzate possono includere ma non limitarsi a:*
- a) *Svincolo della merce per l'import o l'export previa esibizione delle informazioni minime necessarie per identificare la merce e permettere il completamento della successiva dichiarazione di merce finale;*

- b) *Sdoganamento della merce per l'import o l'export presso la sede della persona autorizzata o presso un altro luogo autorizzato dalla Dogana;*
- c) *Presentazione di una dichiarazione di merce per l'import o l'export sulla base dell'iscrizione nei registri della persona autorizzata;*
- d) *Presentazione di una singola dichiarazione di merce per tutto l'import e l'export in un dato periodo temporale in cui le merci vengono importate o esportate frequentemente dalla stessa persona.*

Inoltre, gli Stati Membri ECAC potrebbero considerare altre misure semplificate come procedure di transito basate sull'uso del manifesto di carico o della lettera di trasporto aerea principale.

- 4.10 Tale procedura semplificata permette lo svincolo delle merci quando non tutte le informazioni rilevanti non possono essere immediatamente disponibili. Informazioni come la descrizione, la quantità e il valore sono necessarie per l'identificazione della merce, mentre dati come quelli relativi alla modalità di trasporto, origine possono momentaneamente mancare o essere insufficienti per completare la valutazione. Una dichiarazione supplementare è dunque necessaria e dev'essere presentata entro dei termini prestabiliti, per esempio 24 ore, i quali devono essere specificati dalla legislazione nazionale.
- 4.11 Laddove le dichiarazioni doganali vengano presentate per via elettronica dal dichiarante e la lavorazione della dichiarazione sia anche basata su procedure elettroniche, inclusa la valutazione del rischio, non è sempre necessario che le merci siano fisicamente presenti negli uffici doganali. Il processo logistico sarebbe facilitato laddove si avesse la possibilità di trasportare le merci direttamente presso i locali dell'operatore economico o altro luogo approvato e il dichiarante potesse ricevere in formato elettronico dalla Dogana l'informazione sullo sdoganamento della merce.
- 4.12 La procedura semplificata attraverso la quale le merci sono sottoposte ad una specifica procedura doganale presso i locali del dichiarante potrà essere di grande beneficio per il commercio e aiuterà ad evitare la congestione degli aeroporti. Le autorità pubbliche, prima di accordare tale procedura, dovrebbero valutare come soddisfacente la qualità dell'ottemperanza e dei registri del dichiarante. Le autorità pubbliche vengono immediatamente notificate dell'arrivo delle merci presso i locali e possono poi decidere, sulle basi dell'analisi del rischio, se reputano necessario un esame fisico presso la sede del dichiarante. Tale procedura è spesso combinata con la dichiarazione periodica, come menzionato nel paragrafo 4.3.4.

- 4.13 Laddove le autorità pubbliche ammettono una dichiarazione incompleta o lo sdoganamento locale presso la sede del dichiarante è stata consentita, risulta spesso complesso presentare una dichiarazione supplementare separata per ogni spedizione,
- 4.14 Ai dichiaranti conformi può essere consentito di presentare una dichiarazione periodica che riassume tutte le dichiarazioni iniziati o tutte le notifiche. Tali procedure possono essere accompagnate dalla concessione del regime di pagamento di dazi e tasse sulla base dell'autovalutazione.
- 4.15 Un numero di paesi consente l'utilizzo del manifesto di carico o della lettera di trasporto aerea principale come documento di transito per il movimento via aria verso un altro aeroporto. Ciò può essere condizionato dalla presentazione di determinati dati come la descrizione delle merci e il loro status. Può essere richiesta una garanzia. È pratica comune nell'industria aeronautica di trasportare le merci su gomma tra aeroporti che si trovano a breve distanza (air trucking), ed a tal fine i vettori aerei frequentemente utilizzano dei propri mezzi di trasporto. Una procedura di transito è spesso usata per gestire tali movimenti. Questo utilizzo del trasporto intermodale verrebbe facilitato se il manifesto di carico o la lettera di trasporto aerea venissero accettati come elementi rispondenti ai requisiti descrittivi del documento di transito. Una precisa descrizione delle merci e una dichiarazione del paese di destinazione saranno normalmente richieste come preconditione per tale uso del manifesto di carico o la lettera di trasporto aerea. Solitamente è necessaria una garanzia.

5. COOPERAZIONE TRA LE AUTORITÀ COMPETENTI INTERESSATE NELL'AMBITO DELLA SECURITY DEL CARGO AEREO

- 5.1 *Gli Stati Membri ECAC dovrebbero incoraggiare la cooperazione tra le autorità di sicurezza del cargo aereo e le autorità doganali, in relazione ai rispettivi programmi di certificazione della sicurezza, Agenti regolamentati / Mittente conosciuto / Mittente responsabile e Operatore Economico Autorizzato. La cooperazione può comprendere:*
- a) La procedura di domanda e di valutazione iniziale;*
 - b) Lo scambio delle informazioni disponibili relative al richiedente, incluse quelle contenute nei rispettivi database delle imprese approvate/certificate;*
 - c) Controlli combinati sulla conformità;*

d) Attività di follow-up dopo che il rilascio dello stato/autorizzazione, inclusa la condivisione delle informazioni sul ritiro o revoca dello stato; e

e) Altre attività.

- 5.2 Ai fini dell'efficienza del governo e dell'industria, è raccomandato che diverse autorità competenti nell'ambito della sicurezza del cargo aereo operino in stretta collaborazione. In considerazione di budget in riduzione, è importante che i governi allochino le risorse in modo oculato. Del resto, è meno oneroso per l'industria se diverse autorità competenti lavorano insieme alla supervisione della sicurezza del cargo aereo.
- 5.3 Tale cooperazione può essere realizzata lavorando insieme sullo sviluppo dei rispettivi programmi ma anche nel quotidiano lavoro di supervisione dei suddetti programmi.
- 5.4 Inoltre, altre attività non incluse nei programmi degli operatori di fiducia possono essere eseguite in stretta cooperazione (One-Stop-Shop).
- 5.5 I membri del WCO hanno elaborato degli standard per la cooperazione tra autorità governative (inclusi nella revisione del 2015 del Quadro normativo SAFE). Tali standard comprendono, oltre all'uniformazione dei programmi di sicurezza, la mutua cooperazione, gli accordi/procedure di cooperazione, l'armonizzazione delle misure di controllo nazionali e transfrontaliere e lo sviluppo di misure di continuità e ripresa. La cooperazione può essere organizzata a livello regionale, nazionale o internazionale.

6. DISPOSIZIONI VARIE

- 6.1 *Gli Stati Membri ECAC dovrebbero facilitare il trasferimento del cargo aereo da un aeromobile ad un altro all'interno dello stesso aeroporto attraverso l'uso di mezzi elettronici per la presentazione della dichiarazione di carico.*
- 6.2 Se le autorità pubbliche devono essere in grado di controllare tutti i movimenti cargo dell'aeroporto, dovrebbero anche essere in grado di permettere un rapido trasferimento della merce una volta ricevuta la presentazione elettronica relativa a delle adeguate informazioni di pre-arrivo, pre-partenza o manifesto del carico. La necessità di ulteriori verifiche fisiche dovrebbe essere basata sui risultati dell'analisi del rischio, preferibilmente eseguita attraverso mezzi elettronici.
- 6.3 *In applicazione della Recommended Practice 4.11.1 dell'Annesso 9*

ICAO, Quindicesima edizione, gli Stati Membri ECAC dovrebbero considerare, ai fini della facilitazione e laddove fattibile, l'uso delle informazioni anticipate disponibili relative al carico nelle successive procedure doganali di import, export e/o transito per lo svincolo/sdoganamento delle merci.

- 6.4 La duplicazione dei dati dovrebbe essere evitata e, una volta che i dati stessi sono stati verificati e si sono rivelati corretti, possono essere usati per le successive procedure doganali di svincolo o sdoganamento delle merci, quali l'import, l'export o lo stoccaggio. Solo i dati aggiuntivi relativi a ciascuna specifica procedura dovrebbero essere necessari alle autorità pubbliche in quanto rappresenterebbero un'integrazione alle informazioni già disponibili nei loro sistemi elettronici.
- 6.5 *Gli Stati Membri ECAC dovrebbero dispensare dai controlli documentali i cargo aerei trasferiti da un volo all'altro all'interno dello stesso aeroporto ed affidarsi, invece, alle tecniche di tracciamento elettroniche, laddove disponibili, nonché ad una adeguata ed efficiente supervisione doganale dell'area di movimento e stoccaggio.*
- 6.6 Normalmente, le merci introdotte nel territorio di un paese sono soggette a controllo da parte delle autorità pubbliche, inclusa la possibilità di un controllo documentale. Tale disposizione potrebbe non includere la verifica documentale sul manifesto di carico o sulla lettera di trasporto aerea principale in quanto principalmente destinata a minimizzare l'utilizzo di documentazione di accompagnamento specificatamente rilasciata per il movimento di merci all'interno dell'area aeroportuale. Tale supervisione è anche possibile attraverso l'uso delle informazioni già disponibili nei sistemi delle autorità pubbliche. Sebbene un'efficiente supervisione è essenziale per le merci in trasferimento, ritardi minimi possono essere realizzati attraverso l'uso di tecniche moderne come quelle citati nelle Disposizioni 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3 e 3.1.4.
- 6.7 *Gli Stati Membri ECAC dovrebbero rivedere gli oneri di stoccaggio presso aeroporti con risorse di spazio non utilizzato e, se necessario, modificarli per indurre i proprietari dei carichi e gli agenti a rimuovere le proprie merci il prima possibile.*
- 6.8 Gli spazi di stoccaggio sono limitati in molti aeroporti. Laddove i magazzini siano gestiti da autorità pubbliche, gli oneri di stoccaggio potrebbero essere aumentati, o potrebbe essere introdotto un certo limite di tempo in modo da incoraggiare una rapida rimozione delle spedizioni immagazzinate. Sulla base del Codice doganale dell'Unione, Articolo 149, lo stoccaggio temporale è limitato ai novanta (90) giorni successivi all'arrivo della merce per via aerea,

entro i quali la merce deve essere assegnata ad una destinazione doganale riconosciuta

- 6.9 *Nel contesto degli Standards 2.21 e 2.22 dell'Annesso 9, Quindicesima Edizione, in riferimento alle sanzioni, gli Stati Membri ECAC dovrebbero concedere un'adeguata quantità di tempo per la correzione di errori accidentali contenuti nel manifesto di carico. Tali correzioni non potranno essere eseguite successivamente alla gestione delle informazioni contenute nel manifesto da parte delle pubbliche autorità, a meno che il motivo della correzione è considerato valido da esse stesse.*
- 6.10 Il manifesto di carico è generalmente creato presso l'aeroporto di partenza. Non è inusuale che alcune spedizioni, nonostante siano incluse del manifesto di carico, possano essere ritirate o rese non disponibili al carico sull'aeromobile all'ultimo momento. Altre invece possono essere caricate senza che siano menzionate nel manifesto. Pertanto è importante che al vettore aereo sia consentito di modificare le informazioni del manifesto di carico, ma ciò dovrebbe basarsi su determinati limiti contemplati nella legislazione nazionale al fine di offrire massima trasparenza, come il tempo limite successivo all'arrivo o la specificazione della variazione consentita in termini di quantità o peso.
- 6.11 Nel caso in cui gli errori vadano oltre questi limiti legali, le autorità pubbliche potrebbero ancora autorizzare la correzione quando a patto che il dichiarante possa fornire adeguate spiegazioni per le differenze risultanti attraverso documentazione di supporto o altre prove. Tali correzioni sono generalmente solo concesse nei documenti utilizzati all'arrivo, per esempio il manifesto di carico, e non per i documenti relativi alle procedure successive (Dogana), come quelli relativi al transito.
- 6.12 *Gli Stati Membri ECAC dovrebbero tenere conto delle Linee guida contenute nell'Annesso 3-A, relative al tax-refund per i viaggiatori in modo da facilitare la gestione dei passeggeri che devono adempiere alle formalità per il rimborso dell'imposta.*
- 6.13 Uno dei vantaggi dei viaggiatori non-EU è che possono applicare per il rimborso dell'imposta al momento del ritorno nel loro paese di residenza. Le procedure di tax-refund possono variare nei diversi paesi. Per offrire una panoramica sulle procedure e sulle pratiche dei diversi paesi, sono state sviluppate delle Linee guida separate contenute nell' **Allegato 3**.
-

ALLEGATO 1 ALL'ANNESSO 3-A: INFORMAZIONI SULL'OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO

1. INTRODUZIONE

- 1.1 L'attenzione internazionale alla sicurezza si è considerabilmente rafforzata dopo gli attacchi terroristici del 2001 che hanno cambiato il mondo in cui viviamo. Questa è la ragione per la quale il concetto di sicurezza (security e safety) è ora incluso nella normativa Doganale Europea e proprio le imprese e i relativi fornitori coinvolti nel movimento merci attraverso i confini esterni dell'Unione Europea sono particolarmente soggetti ad essa. Con la sua introduzione, l'UE vuole allo stesso tempo fornire al commercio servizi migliori. Uno di essi è rappresentato dallo status di Operatore Economico Autorizzato (acronimo inglese AEO), il quale porterebbe una serie di benefici come minori ritardi di origine logistica, oneri amministrativi ridotti e trattamento prioritario nei controlli doganali per gli AEO che rispettano rigorosi criteri di sicurezza.
- 1.2 All'interno del Quadro normativo SAFE dell'Organizzazione Mondiale delle Dogane (acronimo inglese WCO) che mira a rendere sicuro e facilitare il commercio globale, il AEO è definito come una delle parti coinvolte nel movimento internazionale delle merci in qualunque ruolo che sia stato approvato dall'amministrazione doganale nazionale o per suo conto, in conformità agli standard di sicurezza della catena logistica della WCO o equivalenti. Negli Operatore Economici Autorizzati sono inclusi tra gli altri produttori, importatori, esportatori, brokers, vettori, consolidatori, intermediari, porti, aeroporti, operatori dei terminal, operatori integrati, magazzini di stoccaggio, distributori.
- 1.3 L'AEO è un concetto volto al bilanciamento di requisiti di sicurezza più elevati con la facilitazione per gli operatori commerciali conformi. Esso rappresenta l'elemento principale del Programma di sicurezza doganale dell'Unione Europea.
- 1.4 La legislazione doganale Europea è conforme al quadro normativo WCO SAFE che è in realtà lo standard globale per sicurezza della catena logistica doganale. Inoltre, il programma AEO UE è simile ad altri programmi dell'Unione volti a migliorare la sicurezza, come il programma Agente Regolamentato, Mittente conosciuto e Mittente

responsabile, come definito⁴ nell'articolo 3 del regolamento UE 300/2008 sulle norme comuni per la sicurezza nell'aviazione civile.

2. PRINCIPALI CARATTERISTICHE E VANTAGGI DELL'AEO

- 2.1 Il programma AEO stabilisce due categorie di autorizzazioni AEO:
- Semplificazioni doganali;
 - Security e Safety;
 - Combinazione di semplificazioni doganali / security e safety.
- 2.2 Un'Autorizzazione AEO - Semplificazioni doganali è rilasciata ad ogni operatore economico stabilito nell'Unione che soddisfa i criteri di conformità doganale, adeguati standard di conservazione dei dati, solvibilità finanziaria e standard pratici di competenza o qualificazioni professionali.
- 2.3 Il titolare dell'autorizzazione ha diritto di ottenere:
- accesso agevolato alle semplificazioni;
 - minori controlli fisici e documentali;
 - possibilità di notifica di controllo anticipata;
 - trattamento prioritario se selezionato per il controllo;
 - possibilità di richiedere che il controllo venga eseguito in uno specifico luogo.
- 2.4 Un'Autorizzazione AEO - Security e Safety_è rilasciata ad ogni operatore economico stabilito nell'Unione che soddisfa i criteri di conformità doganale, adeguati standard di conservazione dei dati, solvibilità finanziaria e mantenga adeguati standard di safety e security.
- 2.5 Il titolare dell'autorizzazione ha diritto di ottenere:
- un numero limitato di dati per le dichiarazioni di partenza o riesportazione;
 - possibilità di notifica di controllo anticipata;
 - minori controlli fisici e documentali;

⁴ **'agente regolamentato'** si riferisce ad un vettore aereo, agente, spedizioniere o qualsiasi altro soggetto che assicura i controlli di sicurezza relativi a cargo e posta;
'mittente conosciuto' si riferisce ad un mittente che dà origine alla merce o posta per conto proprio e le cui procedure sono conformi alle norme e agli standard di sicurezza comuni sufficienti per consentire il trasporto di cargo o posta in un qualsiasi aeromobile;

'mittente responsabile' si riferisce ad un mittente che dà origine alla merce o posta per conto proprio e le cui procedure sono conformi alle norme e agli standard di sicurezza comuni, sufficienti per consentire il trasporto quel cargo su un aeromobile esclusivamente adibito al cargo o alla posta o soltanto alla posta;

- trattamento prioritario se selezionato per il controllo;
- possibilità di richiedere che il controllo venga eseguito in uno specifico luogo.

2.6 Un'Autorizzazione AEO – Semplificazioni doganali e un'Autorizzazione AEO Security e Safety possono essere detenute contemporaneamente. In questo caso l'operatore economico deve soddisfare i criteri di entrambe le autorizzazioni e ne riceve i rispettivi benefici.

3. CONTESTO GIURIDICO EUROPEO

3.1 Con gli emendamenti di sicurezza al Codice Doganale dell'Unione, Regolamento (CEE) N. 2913/92, e le sue Disposizioni attuative dei Regolamenti 648/2005 e 1875/2006, l'Unione Europea ha introdotto un numero di misure per rafforzare la sicurezza sulle merci che attraversano i propri confini. Le misure comportano una maggiore analisi dei rischi per la sicurezza prima dell'esportazione/uscita e l'entrata nella Comunità. Le misure coprono tre aree principali:

1. Obbligo per gli operatori di fornire informazioni sulle merci prima della loro entrata o esportazione/uscita dall'Unione Europea;
2. Introduzione del concetto di Operatore Economico Autorizzato per fornire agli operatori affidabili delle facilitazioni negli scambi commerciali;
3. Introduzione di un quadro in materia di gestione dei rischi al fine di stabilire degli uniformi criteri di scelta comunitari per i controlli, con il supporto di sistemi informatici.

3.2 Le suddette misure sono state sviluppate in stretta cooperazione e consultazione con gli operatori commerciali.

3.3 Le disposizioni di legge relative all'AEO stabiliscono un processo per lo scambio di informazioni con altri Stati Membri UE prima che venga concesso lo status di AEO. La legislazione e le linee guida di accompagnamento ne stabiliscono un'implementazione con un processo di candidatura uniforme e condizioni eque per gli operatori economici all'interno dell'Unione Europea.

3.4 Il Programma di Sicurezza Doganale dell'UE (acronimo inglese CSP) copre le attività a supporto dello sviluppo e dell'implementazione delle suddette misure di sicurezza e facilitazione. Il CSP supporta un approccio bilanciato, introduce dei controlli di sicurezza adeguati ad assicurare la protezione del mercato interno e, in stretta cooperazione con i principali partner commerciali nel mondo, rendere sicura la catena logistica internazionale e altresì fornisce

agevolazioni a quegli operatori che dimostrano il loro impegno nel garantire la sicurezza della rispettiva parte della catena logistica internazionale.

4. CONCESSIONE DELLO STATUS DI OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO

4.1 Gli Stati Membri UE hanno facoltà di concedere lo stato di AEO a qualunque operatore economico coinvolto in attività doganali che soddisfa i criteri comuni relativi ai sistemi di controllo dell'operatore, alla solvibilità finanziaria e comprovata osservata. Lo status di AEO concesso da uno Stato Membro sarà riconosciuto dagli altri Stati Membri UE.

4.2 I criteri necessari per lo status di AEO includono, tra gli altri:

- Per l'AEO – Semplificazioni doganali:
 - Adeguata comprovata osservanza degli obblighi doganali;
 - Soddisfacente sistema di gestione dei registri commerciali/di trasporto;
 - Comprovata solvibilità finanziaria;
 - Standard pratici di competenza o qualificazioni professionali.
- Per l'AEO – Security e safety:
 - Adeguata comprovata osservanza degli obblighi doganali;
 - Soddisfacente sistema di gestione dei registri commerciali/di trasporto;
 - Comprovata solvibilità finanziaria; e
 - Adeguati standard di security e safety come:
 - Edifici costruiti con materiali in grado di resistere a tentativi di ingresso illegali;
 - Misure di controllo dell'accesso ai locali;
 - Misure per prevenire la manomissione delle merci;
 - Misure per rispettare divieti e restrizioni;
 - Chiara identificazione dei partner commerciali;
 - Controllo di sicurezza sui dipendenti (come permesso dalla legge); e
 - Programma di sensibilizzazione alla sicurezza.

4.3 I requisiti di sicurezza si considerano soddisfatti se in possesso di certificati di security e safety internazionalmente riconosciuti come il codice ISPS (acronimo inglese International Ship and Port facility

Security code), l'Organizzazione Internazionale per la Standardizzazione (acronimo inglese ISO) e l'agente Regolamentato, se riguardano gli stessi standard.

- 4.4 In preparazione del pre-audit doganale, l'operatore può condurre un'autovalutazione relativa alla sua capacità di rispettare i requisiti di sicurezza. La gran parte delle amministrazioni doganali nella Comunità hanno sviluppato tale strumento ed anche se non obbligatorio, è fortemente raccomandato per entrambi gli operatori e le Dogane. L'autovalutazione rappresenta un tentativo di identificazione di eventuali rischi e minacce che potrebbero verificarsi nella specifica parte della catena logistica gestita dall'operatore e consente al richiedente di esaminare le proprie misure poste in essere per minimizzare i suddetti rischi e minacce. Il richiedente deve dimostrare nella sua policy un alto livello di sensibilizzazione sulle misure di security e safety, internamente e nelle proprie attività commerciali con clienti, fornitori e prestatori di servizi esterni. Le finalità dell'autovalutazione dell'AEO è quella di comprendere i requisiti e intraprendere gli step necessari associati all'ottenimento dello status di AEO, nonché di fornire alla Dogana le informazioni aggiuntive sul dichiarante e le sue attività commerciali. Per richiedere lo stato di AEO, l'operatore candidato è tenuto ad inviare alla Dogana la domanda di AEO, preferibilmente insieme al risultato dello strumento di autovalutazione (se disponibile nello Stato Membro dove è stata presentata domanda), il quale aiuterà la Dogana nella valutazione.
- 4.5 Le condizioni e i criteri per l'autorizzazione come AEO pertinenti per ogni categoria di imprese saranno applicati ad ogni attività commerciale indipendentemente dalla loro dimensione. Tuttavia, è accettato che lo standard di conformità possa essere variabile e in proporzione alla dimensione e complessità del business, tipo di merci movimentate, etc. Per esempio, tutti i richiedenti dell'Autorizzazione Security e safety dovranno dimostrare l'adeguatezza della sicurezza fisica dei loro locali. Se il richiedente è titolare di un accreditamento di sicurezza internazionalmente riconosciuto, ciò verrà tenuto in considerazione laddove i requisiti di AEO siano identici o comparabili.
- 4.6 Per facilitare il processo di concessione dello status di AEO, la Commissione Europea (DG Taxud) ha sviluppato uno strumento di e-learning⁵ progettato per aiutare gli operatori a comprendere la nuova legislazione AEO e il processo per diventare AEO. Un database relativo agli operatori economici in possesso di un'autorizzazione AEO e una lista di autorità doganali competenti per richiedere l'autorizzazione sono disponibili sul sito web delle

⁵ http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/elearning/aeo/index_en.htm

Dogane UE.

5. RAPPORTO CON ALTRE INIZIATIVE DELL'UE IN MATERIA DI SICUREZZA

- 5.1 Non soltanto la normativa doganale Europea contiene misure adottate per rafforzare la sicurezza della circolazione transfrontaliera di merci in entrata e uscita dall'Unione Europea. Sono stati infatti introdotti numerosi Regolamenti nell'ambito della sicurezza del trasporto aereo. Questa legislazione rientra nella responsabilità del Direzione generale Trasporti ed energia della Commissione europea (DG Tren). La legislazione relativa ai principi base è incorporata nel Regolamento 2320/2002, il cui obiettivo principale è quello di prevenire atti di interferenza illecita nell'aviazione civile. Il Regolamento è basato sulle disposizioni di sicurezza del Documento 30 ECAC e sull'Annesso 17 ICAO sulla security. Le disposizioni attuative sui dettagli sono specificate nel Regolamento 820/2008 e nella Decisione 4333/2008.
- 5.2 I Regolamenti e la Decisione in materia di sicurezza dell'aviazione civile stabiliscono che i cargo (export) vengano sottoposti a controllo eccetto che quando i controlli richiesti siano stati applicati ad un Agente Regolamentato, un Mittente Conosciuto o, per voli esclusivamente cargo, un Mittente Responsabile. Devono altresì essere prese misure per la protezione dei carichi fino al momento del caricamento sull'aeromobile. La qualifica, i criteri e i compiti degli Agenti Regolamentati, Mittenti Conosciuti e Mittenti Responsabili sono dichiarati nei Regolamenti e nelle Decisione.
- 5.3 Vi sono analogie tra l'AEO - Security and safety e l'Agente Regolamentato/Mittente Conosciuto/Mittente Responsabile della sicurezza del trasporto aereo. Spesso la stessa impresa può applicare per entrambi gli status di AEO e Agente Regolamentato/Mittente Conosciuto/Mittente Responsabile. Gli svantaggi di una valutazione completa separata sono relativi al fatto che quell'operatore debba essere sottoposto a controlli doppi, risultanti in maggiori oneri amministrativi. Se è pur vero che un sistema non può sostituire l'altro in quanto i relativi obiettivi sono diversi, due processi di certificazione più armonizzati tra essi faciliterebbero l'operatore. Tuttavia alcune differenze che sono dovute allo scopo intrinseco della legislazione rimarranno ma non dovrebbero portare a maggiori oneri per gli operatori economici.
- 5.4 Il primo step sarebbe una valutazione dei criteri per ciascuna entità. Ciò sarebbe seguito dall'identificazione di criteri comuni. Già la legislazione doganale relativa agli AEO stabilisce il riconoscimento dello stato di Agenti Regolamentati. In tal caso i requisiti di security per l'AEO - security and safety si considerano

soddisfatti, e ciò velocizza il processo di autorizzazione AEO e quindi l'ottenimento del relativo status. Sulla base del nuovo Regolamento sul trasporto aereo 300/2008, le disposizioni attuative stabiliranno un parziale riconoscimento dei requisiti di sicurezza AEO. Ciò richiederebbe alle autorità nazionali competenti di 'tenere conto' del fatto che un soggetto sia in possesso o meno di una autorizzazione AEO (security) nella valutazione di idoneità per lo status di Agente Regolamentato o Mittente Conosciuto e rimuove il requisito per il futuro Mittente Responsabile già accettato come AEO (security) al fine di completare la Dichiarazione di impegni. Un database dell'Unione Europea contiene i dettagli relativi a tutti gli Agenti Regolamentati e Mittenti Conosciuti.

- 5.5 Una stretta cooperazione tra autorità doganali nazionali e autorità di sicurezza è raccomandata per facilitare l'applicazione delle procedure relative ad entrambi i programmi di sicurezza. Attualmente, la UE ha l'obbligo giuridico, come previsto dal codice doganale dell'Unione e dalle disposizioni attuative, di riconoscere le condizioni soddisfatte dai programmi RA/KC in relazione ai siti e alle operazioni per cui il soggetto ha ottenuto lo status, a condizione che i criteri per il rilascio dei suddetti status siano identici o equivalenti a quelli relativi al rilascio dello status AEO. Allo stesso modo, le competenti autorità responsabili per la sicurezza dell'aviazione civile in ciascuno Stato Membro UE sono tenute a riconoscere le condizioni soddisfatte nel programma AEO (riguardanti gli standard di sicurezza) per l'approvazione, riconvalida e controllo conformità dei loro status RA/KC.

6. RAPPORTO CON ALTRI STRUMENTI DELL'ORGANIZZAZIONE MONDIALE DELLE DOGANE

- 6.1 La richiesta di procedure di sicurezza più rigorose ha reso necessario lo sviluppo di procedure di sicurezza armonizzate al fine di evitare la situazione in cui l'operatore debba affrontare procedure diverse in ciascun paese. A questo scopo, l'Organizzazione Mondiale delle Dogane (acronimo inglese WCO) ha sviluppato il Quadro normativo WCO SAFE per rendere sicuro e facilitare il commercio mondiale⁶. Il Quadro normativo WCO SAFE rappresenta gli standard internazionali minimi ed uniformi richiesti per migliorare la sicurezza e la facilitazione della catena logistica e la sua implementazione. Al momento, più di 150 paesi hanno espresso la propria intenzione di implementare il Quadro normativo WCO SAFE.
- 6.2 Il Quadro normativo WCO SAFE standardizza e promuove una varietà di concetti di sicurezza, come le informazioni pre-

⁶ http://www.wcoomd.org/home_wco_topics_epoverviewboxes_tools_and_instruments_epsafeframework.

arrivo/partenza, la gestione del rischio, ispezione del cargo in uscita, il portale unico, sicurezza end to end della catena di logistica, e stabilisce lo sviluppo di capacità. Esso include anche, come parte principale, un insieme di standard di base sull'AEO, con l'obiettivo di un riconoscimento reciproco. Questi standard internazionali possono essere integrati da ulteriori requisiti doganali o dell'Unione economica e nazionali.

- 6.3 Nello sviluppo dei requisiti di Security e Safety WCO AEO, sono stati studiati i requisiti di sicurezza esistenti relativi al trasporto marittimo e aereo e, laddove possibile, sono stati integrati. L'integrazione è molto importante in quanto il reciproco riconoscimento dello status AEO non può essere assicurato senza una base comune globalmente riconosciuta. Inoltre, al fine di evitare l'inutile duplicazione dei requisiti legali sui certificati di safety e/o security riconosciuti a livello internazionale ed europeo in ambito marittimo, di cargo aereo e di trasporto di merci su superficie, la WCO ha collaborato strettamente con i servizi competenti della Commissione europea. In tal modo i requisiti possono essere compatibili, permettendo alle autorità di riconoscere reciprocamente le rispettive certificazioni di sicurezza, laddove possibile.
- 6.4 Il Quadro normativo WCO SAFE incorpora le Linee guida AEO, le quali ne costituiscono parte integrante.

7. RICONOSCIMENTO RECIPROCO

- 7.1 Un importante vantaggio per il commercio internazionale è il reciproco riconoscimento dei programmi di sicurezza tra nazioni⁷ sulla base di accordi di riconoscimento reciproco.

8. ESEMPI DI ALTRI PROGRAMMI DI SICUREZZA INTERNAZIONALI

8.1 STATI UNITI

- 8.1.1 In risposta a potenziali minacce terroristiche, le autorità Doganali Statunitensi hanno intrapreso delle iniziative volte a migliorare la sicurezza della catena logistica internazionale. Una di esse è la Container Security Initiative (CSI), la quale preseleziona, sulla base di criteri della valutazione del rischio, container destinati agli Stati Uniti prima del loro caricamento sulla nave in un porto straniero. La CSI è attualmente operativa in un ampio numero di porti nel mondo. Gli Stati Uniti hanno anche pubblicato un regolamento relativo alle informazioni anticipate dei manifesti di carico, la

⁷ Nel caso di una Unione Doganale come nel caso dell'UE, il riconoscimento reciproco deve avvenire tra le Dogane dell'Unione e il paese terzo.

cosiddetta '24-hour rule' – 'regola delle 24 ore'. Essa obbliga i vettori a fornire i dati del manifesto in formato elettronico alle Dogane Statunitensi almeno 24 ore prima del carico dei container marittimi diretti negli Stati Uniti. Per il cargo aereo invece, le informazioni devono essere rese disponibili immediatamente dopo il decollo per voli a breve raggio e almeno 4 ore prima dell'arrivo per i voli a lungo raggio. Ciò permette alle Dogane Statunitensi di selezionare le spedizioni ad alto rischio attraverso il loro sistema target automatizzato.

- 8.1.2 Le Dogane Statunitensi hanno anche introdotto il programma di partnership doganale e commerciale contro il Terrorismo (C-TPAT), comparabile con i programmi UE e WCO AEO.

8.2 **CANADA**

- 8.2.1 Il programma Free and Secure Trade (FAST) è un'iniziativa congiunta tra Canada e Stati Uniti. Il FAST supporta il movimento di merci ammissibili pre-approvate attraverso i confini terrestri in modo veloce ed attraverso la verifica della conformità alle regole commerciali in un luogo diverso dalla frontiera. Esso è un processo commerciale armonizzato offerto a importatori, vettori ed autisti registrati e pre-approvati. Le spedizioni per imprese approvate, trasportate da vettori approvati impiegando autisti registrati, saranno sdoganate nel paese con certezza ed una velocità molto maggiore, nonché ad un costo di conformità ridotto. Il Canada ha sviluppato il "PIP" (Partners in Protection Program – Partner nel programma di protezione), un programma comparabile a C-TPAT e AEO. Gli Stati Uniti e il Canada hanno firmato, il 28 giugno 2008, un accordo sul reciproco riconoscimento dei programmi C-TPAT e PIP.

- 8.2.2 L'Unione Europea e il Canada stanno attualmente lavorando per raggiungere un reciproco riconoscimento di entrambi i rispettivi programmi.

8.3 **AUSTRALIA**

- 8.3.1 In Australia, dogane e operatori commerciali lavorano insieme per proteggere il paese. Frontline è il programma cooperativo tra le dogane e i gruppi di operatori coinvolti nel trasporto e nel commercio internazionale. Il programma si avvale delle conoscenze e delle competenze degli operatori commerciali per aiutare a prevenire attività illegali.

8.4 **NUOVA ZELANDA**

8.4.1 Il Servizio Dogane lavora con gli operatori commerciali per migliorare la sicurezza delle esportazioni. Uno dei loro programmi a tal fine è il Secure Export Partnership (SEP). Il paese coopera con gli Stati Uniti per un reciproco riconoscimento dei rispettivi programmi SEP e US Customs C-TPAT.

8.5 **COOPERAZIONE UE-USA**

8.5.1 L'UE e gli USA hanno firmato un accordo sull'implementazione dei loro corrispondenti programmi di sicurezza. Vantaggi di facilitazione reciproci concessi ad Operatori Economici Autorizzati nell'Unione e a titolari del certificato C-TPAT rilasciato negli USA sono stati implementati nelle procedure doganali interessate.

8.6 **COOPERAZIONE UE-CINA**

8.6.1 L'UE e la Cina hanno firmato un accordo sull'implementazione dei loro corrispondenti programmi di sicurezza. Vantaggi di facilitazione reciproci concessi ad Operatori Economici Autorizzati nell'Unione e a titolari del certificato *Advanced Certified Enterprises* in Cina sono stati implementati nelle procedure doganali interessate. Il Quadro normativo WCO è utilizzato come principio globale su cui sviluppare programmi e cooperare con altri paesi.

8.7 **COOPERAZIONE UE-GIAPPONE**

8.7.1 L'UE e il Giappone hanno firmato un accordo sull'implementazione dei loro corrispondenti programmi di sicurezza. Vantaggi di facilitazione reciproci concessi ad Operatori Economici Autorizzati nell'Unione e in Giappone sono stati implementati nelle procedure doganali interessate.

8.8 **COOPERAZIONE UE-SVIZZERA E NORVEGIA**

8.8.1 L'UE e la Svizzera, e l'UE e la Norvegia hanno firmato un accordo sull'implementazione dei loro corrispondenti programmi di sicurezza. Vantaggi di facilitazione reciproci concessi ad Operatori Economici Autorizzati nell'Unione, in Svizzera e in Norvegia sono stati implementati nelle procedure doganali interessate.

8.9 **COOPERAZIONE USA-GIORDANIA**

8.9.1 La Giordania e gli USA hanno firmato nel giugno 2007 un accordo sul reciproco riconoscimento dei loro corrispondenti Golden Client Program e US C-TPAT.

8.10 **COOPERAZIONE USA-GIAPPONE E USA- COREA DEL SUD**

8.10.1 Recentemente gli USA e il Giappone nonché gli USA e la Corea del

Sud hanno raggiunto il reciproco riconoscimento dei loro corrispondenti programmi di sicurezza.

ALLEGATO 2 ALL'ANNESSO 3-A: INFORMAZIONI SUL PROGRAMMA IATA e-FREIGHT

IATA E-FREIGHT

1. INTRODUZIONE

- 1.1 Lo IATA e-freight è una delle iniziative del Programma IATA Semplificare il business – la cui denominazione originale è IATA Simplifying the Business Programme (StB).
- 1.2 Sponsorizzato dal Consiglio di Amministrazione IATA, il programma StB è un programma a livello industriale iniziato nel 2006. La sua missione consiste nel cambiare il modo il cui l'industria del trasporto aereo opera, con un conseguente servizio migliore per i passeggeri e minori costi per l'industria.
- 1.3 Quella missione ora risulta più importante che mai. L'industria aerea si è ritrovata nel mezzo di un'ulteriore crisi e solo lavorando insieme sarà in grado di produrre un cambiamento duraturo che le permetterà di avere successo nel panorama di oggi. L'attuale programma può permettere all'industria un risparmio annuale che può raggiungere i 14 miliardi di dollari.
- 1.4 Il programma StB concentra i propri sforzi su quattro progetti fondamentali:
1. IATA e-freight
 2. Bar Coded Boarding Passes (BCBP)
 3. Fast Travel
 4. Baggage Improvement Programme (BIP)
- 1.5 Lo IATA e-freight è programma a livello industriale che mira alla costruzione di un processo di trasporto end-to-end e completamente informatizzato per il cargo aereo, reso possibile dal quadro normativo, messaggi elettronici e alta qualità dei dati.

2. VANTAGGI

- 2.1 I vantaggi per la catena logistica del cargo aereo sono:
- a) **Economicità:** l'e-freight garantisce l'efficienza dei costi attraverso la riduzione dei costi di elaborazione e archiviazione dei documenti. Il risparmio netto medio annuo per l'industria è tra i \$3,1 e i \$4,9 miliardi, in proporzione al livello di adozione. Esso include:

- fino a up \$1,7 miliardi di costi di elaborazione dei documenti ridotti;
 - fino a up \$1,7 miliardi in risparmi di inventario per gli spedizionieri;
 - fino a up \$1,8 miliardi in risparmi a causa dell'aumento della quota di merci trasportate via mare.
- b) **Efficienza operativa:** l'e-freight porta efficienza operativa attraverso la riduzione del tempo di elaborazione end-to-end (fino a 24h).
- c) **Qualità dei dati:** l'e-freight migliora la qualità e l'accuratezza dei dati (ad es. auto-checks, campi obbligatori, etc.). Maggiore accuratezza raggiunta attraverso l'uso di documenti elettronici, i quali permettono una singola immissione dei dati elettronici dal punto di origine. I documenti elettronici riducono altresì i ritardi nelle spedizioni causati dall'inserimento di dati inesatti o incoerenti. Inoltre i documenti elettronici non possono essere smarriti e dunque le spedizioni non saranno più ritardate a causa della mancanza della documentazione.
- d) **Innovazione:** La standardizzazione e la digitalizzazione sono fattori chiave per lo sviluppo di nuovi e innovativi servizi e soluzioni, aumentando così il valore del trasporto aereo di merci per gli spedizionieri (ad es. aggiornamento dello stato in real-time).
- e) **Conformità normativa:** l'implementazione dell'e-freight facilita il rispetto delle normative internazionali e locali (ad es. faciliti i requisiti di Advance Cargo Information (ACI) in formato elettronico necessari ai fini della security).
- f) **Sostenibilità:** il progetto e-freight eliminerà più di 7.800 tonnellate di documenti cartacei, equivalenti ad 80 Boeing 747 cargo.

3. STAKEHOLDERS

3.1 Tutti i principali stakeholder della catena logistica aerea interessati dal progetto IATA e-freight:

- Spedizionieri/Mittenti
- Spedizionieri di origine e destinazione
- Dogana Export & Import
- Operatori gestione a terra Vettori aerei di origine e destinazione
- Funzionari doganali/brokers
- Destinatari

- Associazioni degli Spedizionieri
- Associazioni dei Brokers doganali
- Associazioni dei Corrieri
- Fornitori di servizi informatici

4. DOCUMENTAZIONE PAPER FREE

4.1 L'attuale elenco di documenti per IATA e-freight è composto da:

1. Invoice - Fattura
2. Packing List - Lista d'imballaggio
3. Certificate of Origin (where legally feasible) - Certificato di Origine (laddove legalmente fattibile)
4. Letter of instructions - Lettera delle istruzioni
5. Dangerous Goods Declaration - Dichiarazione Merci Pericolose
6. Export Goods Declaration - Dichiarazione di Esportazione Merci
7. Customs Release Export - Sdoganamento dell'esportazione
8. House Manifest
9. Master Air Waybill - Lettera di trasporto aereo Master
10. House Waybill - Lettera di trasporto aereo House
11. Export Cargo Declaration - Dichiarazione di esportazione del carico
12. Flight Manifest - Manifesto di volo
13. Transfer Manifest
14. Import Cargo Declaration - Dichiarazione di importazione del carico
15. Import Goods Declaration - Dichiarazione di importazione delle merci
16. Customs Release Import - Sdoganamento dell'importazione

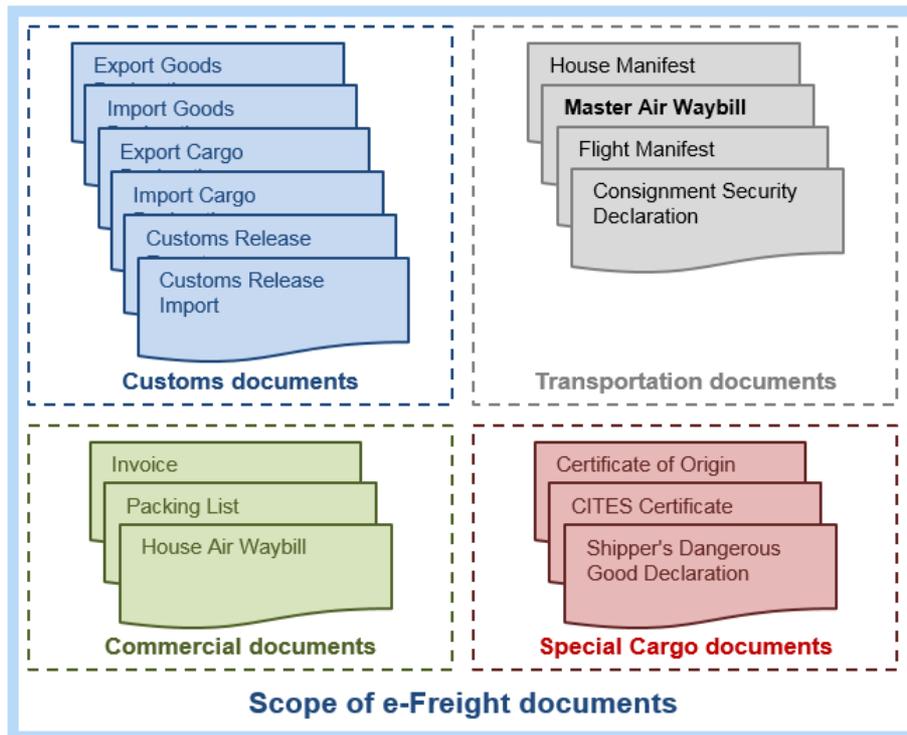
BLU: documenti doganali

GRIGIO: documenti di trasporto

VERDE: documenti commerciali

ROSSO: documenti carico speciale

Ambito dei documenti e-freight



Transport messages		Commercial messages	
XML Waybill	XFWB	XML Invoice	XINV
XML House Waybill	XFZB	XML Packing List	XPCL
XML House Manifest	XFHL	XML Certificate of Origin	XCOO
XML Flight Manifest	XFFM	XML Shippers Letter of Instruction	XSLI
XML Freight Booked List	XFBL		
XML Status Message	XFSU		
XML Custom Status Notification	XCSN		
XML Shippers Declaration for DG	XSDG		

Cargo XML Messages supporting the e-Freight program

4.2 I tre standard aggiuntivi per i messaggi elettronici sono: Shipper's Letter of Instructions – Lettera di istruzioni del mittente, Shipper's Declaration for Dangerous Goods – Dichiarazione del Mittente su Merci Pericolose ed il Transfer Manifest.

4.3 Ciascuno dei sedici documenti cartacei nell'ambito dello IATA e-freight è sostituito da un o più standard per i messaggi elettronici

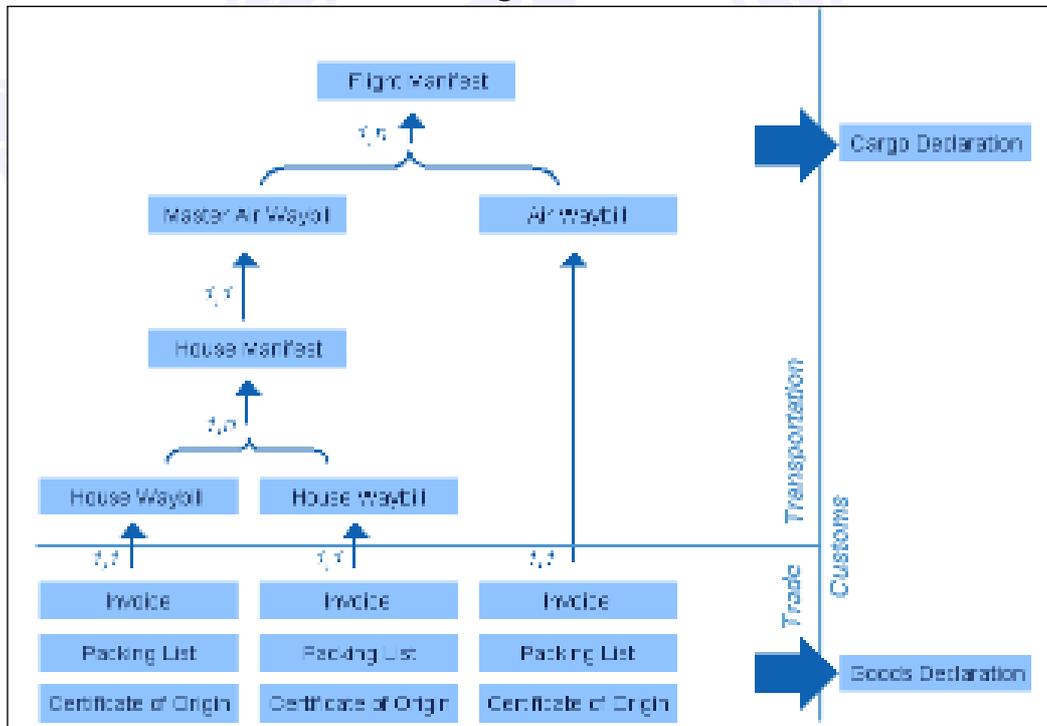
rispondenti ad uno "standard internazionalmente concordato", come definito da IATA, dal Centro delle Nazioni Unite per l'agevolazione degli scambi commerciali e del commercio elettronico (UN/CEFACT) o l'Organizzazione Mondiale delle Dogane (WCO).

4.4 I sedici documenti sono raggruppati in tre categorie:

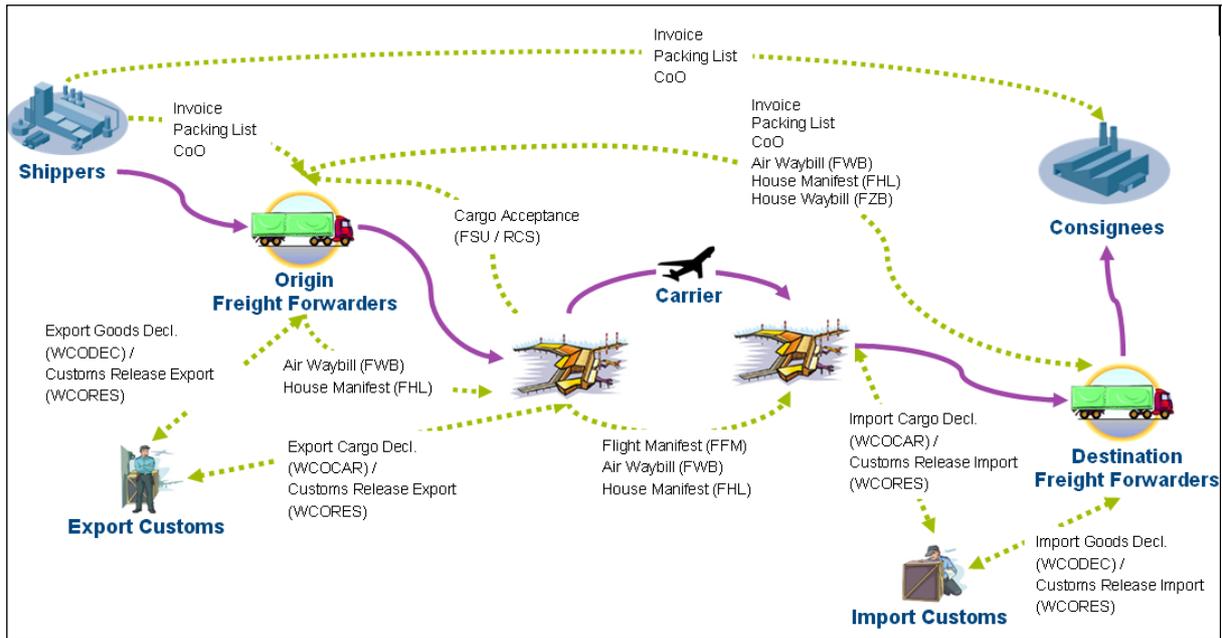
- (i) documenti commerciali,
- (ii) documenti di trasporto, e
- (iii) documenti doganali.

5. SCAMBIO DI INFORMAZIONI ALL'INTERNO DELLO IATA E-FREIGHT

5.1 Il diagramma che segue descrive le relazioni tra i principali documenti attualmente in vigore.



5.2 Il diagramma che segue descrive lo scambio di informazioni tra gli stakeholder della catena logistica:



6. AMBITI DI POTENZIALE IMPLEMENTAZIONE DELL'E-FREIGHT

- 6.1 Oltre all'implementazione dell'e-freight in tutte le aree possibili, la IATA lavorerà ulteriormente per spiegare agli altri soggetti i vantaggi e i requisiti per l'implementazione dello IATA e-freight, in modo che essi possano sviluppare il necessario contesto giuridico, tecnico e di processo aziendale.
- 6.2 Così come aumenta la capacità in tutto il mondo, allo stesso modo aumentano i volumi delle spedizioni e-freight. Per garantire che la catena logistica massimizzi i benefici del sistema elettronico e ne aumenti le spedizioni, è stata pianificata una campagna globale per guidarne l'adozione e l'attuazione.
- 6.3 Per partecipare nello IATA e-freight, un'area, una nazione o un territorio devono prima superare due valutazioni (una High-Level Assessment e una Detailed Level Assessment).
- 6.4 Una volta che queste valutazioni sono state superate, il soggetto è certificato come "pronto per lo IATA e-freight" e passa alla fase di implementazione dove, gli stakeholder locali inclusi operatori di terra, vettori aerei, spedizionieri, corrieri e ufficiali doganali, definiscono una procedura operativa per e-freight per quell'area specifica, sulla base di quella generica fornita da IATA. Una volta che la procedura operativa è in vigore, allora l'area è pronta all'attivazione.
- 6.5 L'implementazione in aree nuove e già esistenti è supportata dalla rete globale IATA e dal Manuale IATA e-freight, una guida completa sull'attuazione disponibile per il download dalla home page IATA e-

freight: www.iata.org/e-freight.



ALLEGATO 3 ALL'ANNESSO 3-A: LINEE GUIDA SUL TAX REFUND PER I VIAGGIATORI

1. INTRODUZIONE

- 1.1 In molti paesi i viaggiatori residenti al di fuori del territorio doganale/fiscale possono acquistare merci per uso personale con esenzione dall'IVA/VAT. Al giorno d'oggi il turismo riveste una parte significativa delle entrate nazionali e pertanto la questione del rimborso fiscale è molto importante per le amministrazioni doganali che hanno particolare interesse nell'implementazione di procedure efficienti dedicate ai viaggiatori che richiedono il tax-refund.

2. BASE GIURIDICA

- 2.1 Livello Europeo (solo per Stati Membri dell'UE):
- Esenzione IVA/VAT sulla base degli articoli 146.1 e 147 della Direttiva IVA/VAT 2006/112/CE (OJ L 347/1, datata 28 Novembre 2006).
- 2.2 Livello nazionale:
- Disposizioni basate sulla partita IVA. Per gli Stati Membri UE, la legislazione nazionale è basata sulla Direttiva UE.
 - Istruzioni operative rilasciate dalle amministrazioni doganali e fiscali.

3. CONDIZIONI GENERALI

- 3.1 Le condizioni per la concessione dell'esenzione sono generalmente le seguenti:
- a) Le merci devono far parte del bagaglio personale dei viaggiatori ed essere state acquistate per uso personale (non per scopi commerciali) o come regalo per i parenti;
 - b) Il viaggiatore non è residente nel paese in cui le merci sono state acquistate. Laddove l'acquisto sia avvenuto in UE, l'acquirente deve essere residente in un paese terzo;
 - c) Il valore minimo delle merci, inclusa IVA/VAT, varia da paese a paese. In alcuni, non c'è alcun limite di valore, mentre in altri esso può variare da € 135 a € 250. Per gli Stati Membri UE il valore minimo è attualmente stabilito in € 175, ma gli Stati Membri possono applicare un valore minore di questa cifra. Nella maggior parte dei paesi ECAC, il valore massimo non viene applicato;

- d) La prova dell'esportazione deve essere fornita mediante fattura o un altro documento timbrato dall'ufficio dogane di uscita. In alcune nazioni è richiesta una dichiarazione di esportazione addizionale;
- e) Le merci interessate devono essere esportate generalmente entro 30 giorni dopo la data d'acquisto; negli Stati Membri UE le merci sono trasportate presso una destinazione esterna alla Comunità prima della fine del terzo mese successivo a quello della fornitura.

- 3.2 La prova dell'esportazione è generalmente conservata dal venditore che applica direttamente il tax-refund. Alcune aziende specializzate offrono al viaggiatore un immediato rimborso dell'IVA/VAT richiedendo un pagamento ed espletando tutte le formalità necessarie.
- 3.3 L'implementazione pratica della procedura di tax-refund presso gli uffici doganali di uscita pone dei problemi che è essenziale risolvere al fine di offrire un servizio migliore ai passeggeri. È raccomandato uno scambio elettronico di dati tra il venditore e gli uffici doganali, nel caso in cui entrambi si trovino nell'aeroporto di uscita del viaggiatore.
- 3.4 Gli Stati Membri ECAC, nell'adempimento del tax-refund dovrebbero implementare procedure chiare ed armonizzate volte ad evitare qualsiasi difficoltà ai viaggiatori. Le seguenti Linee guida sono progettate per aiutare il raggiungimento dei suddetti obiettivi e non comporre obblighi per gli Stati Membri ECAC. Questi sono dei meri esempi di best practices che potrebbero essere implementate dalle autorità competenti dei paesi in cui è applicato il tax-refund.

4. CONTROLLO DOGANALE/FISCALE DEI BAGAGLI PERSONALI DEI VIAGGIATORI

- 4.1 Al fine di facilitare il controllo dei bagagli, le autorità competenti degli Stati Membri ECAC dovrebbero adottare misure adeguate come:
- Apposizione dei timbri doganali sulla fattura, altro documento o dichiarazione di esportazione, e
 - Limitazione di un'ulteriore consegna di bagagli da stiva al banco check-in dopo il controllo doganale, in modo di assicurandosi che le merci lascino il territorio doganale/fiscale.
- 4.2 È stato notato che i viaggiatori in attesa di visto e timbro doganale possono formare code. Le autorità competenti degli Stati Membri ECAC dovrebbero adottare misure adeguate per consentire agli uffici doganali di astenersi dall'effettuare controlli quando il valore (inclusa IVA/VAT) delle merci non sia superiore a € 500 o valore equivalente nella valuta nazionale oppure di condurre controlli casuali. Nell'implementazione dei controlli per le merci i cui valori superano la suddetta somma, gli uffici doganali dovrebbero evitare – per quanto possibile – l'esecuzione di controlli sistematici ma piuttosto utilizzare la gestione del rischio. Inoltre, gli Stati Membri ECAC potrebbero anche cercare la cooperazione

con aziende specializzate che offrono il rimborso immediato al fine di informare le Dogane su qualunque irregolarità riscontrata nella gestione dei relativi documenti e delle merci interessate, presentate dal viaggiatore. La cooperazione con le aziende interessate potrebbe essere conclusa attraverso un protocollo d'intesa.

5. INFORMAZIONI PER I VIAGGIATORI

- 5.1 Le autorità competenti degli Stati Membri ECAC dovrebbero prendere delle misure adeguate per fornire ai viaggiatori delle informazioni chiare e complete sulle procedure di tax-refund, includendo brochure, opuscoli in diverse lingue ed informazioni sui siti web delle dogane.

