

Le autorità doganali americane (la U.S. Customs and Border Protection o "CBP") hanno recentemente sviluppato sulla base del SAFE Ports Act (legge sulla sicurezza portuale) del 2006 un'ulteriore misura di sicurezza volta a favorire l'individuazione di carichi sospetti ed impedire l'introduzione nel Paese di armi e materiali destinati ad uso terroristico, così da rendere più sicuri i traffici commerciali. Dopo essersi consultata con i rappresentanti del mondo dell'industria e del commercio, la CBP ha infatti recentemente formulato una proposta di regolamento intitolato "Importer Security Filing and Additional Carrier Requirements" (Dichiarazione di sicurezza dell'importatore e requisiti aggiuntivi per il vettore), nella quale viene tracciato un programma che prevede la presentazione alle dogane di una nuova dichiarazione di pre-arrivo denominata "Importer Security Filing", ossia di una serie di informazioni anticipate di almeno 24 ore rispetto al momento in cui le merci vengono caricate a bordo delle navi dirette verso gli USA.



La nuova regola del 10+2 americana

Si tratta solo di uno dei numerosi dispositivi sviluppati dall'amministrazione doganale americana in questi ultimi anni per tutelarsi contro il pericolo di attacchi terroristici. Fra questi possiamo senz'altro ricordare:

a) la Container Security Initiative (CSI), o programma per la sicurezza dei containers, la quale rappresenta un'azione sviluppata dalle dogane statunitensi allo scopo di proteggere le rotte commerciali tra i porti americani ed i porti stranieri dai quali partono i maggiori flussi di traffico verso gli USA. L'iniziativa in questione, concepita per rendere più sicure le spedizioni che avvengono tramite l'utilizzo del container (in quanto anello fondamentale, ma vul-

nerabile, della catena logistica internazionale), si basa su una serie di accordi a carattere bilaterale con i Governi dei paesi dai quali partono i flussi di traffico contenitori diretti ogni anno negli USA e sul distacco di alcuni funzionari delle dogane statunitensi, in qualità di "osservatori doganali" presso vari porti dei Paesi in questione. La logica è quella dell'anticipazione dei controlli di sicurezza sui container direttamente a monte della catena logistica (cioè già nei luoghi di partenza dei carichi), di modo da evitare la loro effettuazione a valle, e cioè nei luoghi di arrivo delle merci, così da ridurre gli intralci nello svincolo delle merci e decongestionare i porti americani;

b) l'iniziativa per la Sicurezza

contro la Proliferazione (PSI), lanciata nel maggio 2003, che vede gli USA insieme ad un'altra sessantina di Stati di tutto il mondo uniti nel tentativo di arrestare la proliferazione degli esplosivi e delle armi di distruzione di massa. I suoi principi fondamentali si basano sulla definizione di apposite misure volte ad impedire il loro traffico illegale via mare, terra o aria;

c) i programmi Immigration Security Initiative (ISI) ed Export Security (EXPS), disegnati per intercettare flussi di immigrati clandestini, terroristi ed armi prima che giungano nel territorio degli Stati Uniti;

d) il programma "C-TPAT", omologo al programma di certificazione comunitaria AEO (Operatore Economico Autorizzato), si basa sul principio della collaborazione tra dogane ed operatori privati. Ideato da un apposito comitato nazionale (Advisory Committee on Commercial Operations o "COAC") presieduto dall'Assistant Commissioner for Field Operations delle dogane americane e composto da una cinquantina di esperti di commercio internazionale, ciascuno dei quali agente in rappresentanza di vari settori della catena logistica, rappresenta un programma ad adesione volontaria basato su una logica di tipo "premiale" che vede riconoscere a quegli operatori che decidono di sottoporvisi - impegnandosi ad adottare ed a far osservare a propri fornitori e clienti una serie di misure di sicurezza espressamente definite dal programma - un più alto grado di "fiducia" da parte delle dogane, il quale a sua volta costituisce il presupposto per usufruire di un trattamento privilegiato in termini di procedure di analisi dei rischi e di controllo delle merci, con ispezioni del carico meno frequenti e sdoganamenti più rapidi dei propri carichi;

e) la cd. "regola delle 24 ore", ha introdotto a partire dal 2 febbraio 2003 l'obbligo per i vettori marittimi di trasmettere elettronicamente

alle dogane statunitensi le informazioni relative al manifesto di carico almeno 24 ore prima che avvenga il caricamento della merce su una nave diretta negli Stati Uniti (lo stesso genere di comunicazione elettronica viene prevista con riguardo ai dati della nota di carico per le spedizioni aeree, sebbene questa regola non sia stata ancora totalmente implementata);

f) l'Improving America's Security Act del luglio 2007, legge che recependo una serie di raccomandazioni formulate dalla Commissione 9/11 (Commissione Nazionale sugli Attacchi Terroristici sugli Stati Uniti, costituita il 27 novembre 2002 per condurre indagini sui tragici avvenimenti dell'11 settembre 2001 ed elaborare delle specifiche raccomandazioni al fine di scongiurare i pericoli di ulteriori attacchi), introduce, a partire dal luglio 2012, l'obbligo di scannerizzazione nei porti da cui partono le merci, di tutti i contenitori che saranno trasportati per via marittima od aerea verso gli USA, nonché controlli su tutti i bagagli trasportati sugli aerei passeggeri diretti negli USA (regola quest'ultima che verrà applicata in maniera progressiva entro 3 anni dall'adozione della legge in questione).

L'Importer Security Filing ("ISF") in particolare, va ad integrare la regola delle 24 ore, ed è inteso a mettere a disposizione della CBP delle informazioni aggiuntive rispetto a quelle contenute nel manifesto di carico, le quali consentiranno alle dogane di migliorare la loro capacità di individuazione delle spedizioni ad alto rischio. Sebbene non sia stata ancora fissata una data definitiva per l'entrata in vigore di tale misura (è tuttavia atteso un regolamento formale, istitutivo della stessa, per la fine di luglio 2008), la CBP ha emanato delle linee guida per gli operatori dichiarando la sua intenzione di volerla attuare al più presto. Il programma Importer Security Filing entrerà in

fatti formalmente in vigore dopo 90 giorni dalla pubblicazione del relativo avviso nel Federal Register (una sorta di Gazzetta Ufficiale nella quale vengono pubblicate le leggi ed i regolamenti federali, nonché gli avvisi delle Agenzie Federali e le relative proposte di regolamento). La CBP ha specificato che il nuovo programma verrà implementato in maniera graduale, nell'arco di un periodo di alcuni mesi.

Le informazioni che saranno oggetto della dichiarazione in questione sono in particolare:

1. nome ed indirizzo del produttore (o del fornitore) delle merci oggetto della spedizione;
2. nome ed indirizzo del venditore;
3. nome ed indirizzo dell'acquirente;
4. nome ed indirizzo di colui che riceverà le merci dopo che queste saranno state svincolate dalla dogana;
5. nome ed indirizzo del luogo fisico (o dei luoghi) dove è avvenuta la sistemazione delle merci all'interno del container;
6. nome ed indirizzo del consolidatore;
7. identificativo dell'importatore: si tratta del codice identificativo che figura nella dichiarazione doganale, composto dal numero identificativo fiscale ("IRS" o Internal Revenue Service number), dall'Employer Identification Number (EIN), dal numero di previdenza sociale (Social Security Number o "SSN"), o rappresentato da altro codice assegnato dalla CBP al soggetto responsabile del pagamento di tutti i dazi gravanti sulla merce e tenuto a conformarsi a tutti i requisiti regolamentari prescritti dalla legge con riferimento alle operazioni di import;
8. numero del destinatario della merce (si tratta dello stesso sistema di codifica di cui al punto sopra);
9. paese di origine delle merci; e
10. codice HTS (Harmonized Tariff Schedule-Code/codice di tariffa doganale) a 6 cifre.

In aggiunta, il vettore deve fornire alla CBP: 1) il piano di stivaggio merci; e 2) i container status Messages (si tratta di messaggi standardizzati che servono per facilitare lo scambio intermodale dei containers, semplificando la trasmissione di informazioni tra i soggetti coinvolti nella gestione, nel commercio e nel trasporto degli stessi; essi identificano le varie manipolazioni, movimentazioni o cambi di stato – es. estrazione delle merci o riempimento - dei container).

Per questo motivo, l'informazione che costituisce l'oggetto della ISF è anche conosciuta come regola del "10+2."

Saranno inoltre soggette alla nuova Importer Security Filing presentata almeno 24 ore prima del caricamento della nave, tutte le spedizioni che attraverseranno il territorio degli USA, così come le merci

allo stato estero destinate ad essere introdotte in deposito sotto vincolo doganale negli Stati Uniti ed i carichi che transitano nelle acque costiere USA, senza essere sbarcati in territorio americano (sebbene in questo caso i dati da trasmettere siano semplificati).

I dieci elementi di cui sopra potranno essere forniti alla CBP dall'importatore o dal suo agente (spedizioniere doganale, spedizioniere, vettore od altro soggetto appositamente autorizzato). Non è necessario infine che la parte che esegue la Importer Security Filing risieda entro il territorio degli USA.

Sebbene molti aspetti procedurali della misura in questione non siano ancora stati definiti, è evidente che essa avrà un impatto significativo sia sui tempi che sui modi in cui le informazioni relative all'importazione di beni negli USA sono fornite al-

l'autorità doganale americana.

La Import Security Filing modificherà in particolare la tipologia di informazioni da trasmettere alle dogane nell'ambito della catena logistica. Sebbene alcuni dei dati richiesti possano essere ricavati direttamente dagli ordini di acquisto, le aziende importatrici dovranno attrezzarsi per fare in modo di ottenere per tempo le informazioni necessarie a soddisfare i requisiti della misura in questione. Parimenti, gli importatori dovranno fare in modo che i dati presentati tramite l'ISF siano coerenti con quelli che verranno presentati al momento dell'introduzione definitiva delle merci in territorio doganale americano. Si attendono invece ulteriori chiarimenti dalle dogane americane in ordine alle responsabilità per trasmissioni di dati tardive, incomplete e/o errate.

Daniilo Desiderio



BETA-TRANS S.p.A.

C.A.D. BIANCULLI s.r.l

Centro di Assistenza doganale

2007
50°



I clienti Beta-Trans hanno ora a disposizione nell'area di Milano, per una completa attività di handling, più di 40.000 mq. di magazzino e 10.000 mq. di uffici, assistiti per la relativa attività doganale dal "C.A.D. Bianculli" per la gestione delle procedure domiciliate di terzi e per tutta l'ulteriore attività tipicamente concessa al centro di assistenza doganale.

- MAGAZZINI DOGANALI DI TEMPORANEA CUSTODIA E DEPOSITO DOGANALE PER MERCI ESTERE
- DEPOSITO IVA
- CENTRO ELABORAZIONE DATI INTRASTAT
- SDOGANAMENTI IMPORT / EXPORT

Head Office: Via Londra 7/9 – 20090 Segrate (Mi)
Tel.02.2169571 – Fax.02.26920454

www.betatrans.it