

LES IMPLICATIONS DE LA RÉGLEMENTATION DES DOUANES AMÉRICAINES IMPOSANT LE DÉPÔT DES DÉCLARATIONS DE MARCHANDISES 24 HEURES AVANT LE CHARGEMENT

1.0 LE BUT DE LA NOUVELLE RÉGLEMENTATION :

1.1 but de la nouvelle réglementation a clairement été exprimé par les Douanes américaines : ¹

« ... imposer la présentation à l'avance de certaines informations précises relativement au manifeste avant le chargement au port étranger et encourager la présentation électronique de ces informations. (...) Les Douanes doivent recevoir ces informations à l'avance ; elles en ont un besoin urgent pour pouvoir évaluer le risque de contrebande d'armes de destruction massive via l'utilisation de conteneurs avant que les marchandises ne soient chargées sur les navires et importées aux États-Unis, tout en permettant aux Douanes d'accélérer la libération des marchandises conformes après leur entrée aux États-Unis. »

1.2 Le contexte est important : il indique que l'application des nouvelles règles sera tout aussi stricte et inflexible. Il suggère également les critères qui guideront ou influenceront sans doute l'approche adoptée par les officiers des Douanes au premier port d'entrée d'un navire aux É.-U. A.

1.3 L'intention première est donc l'obligation de déclarer aux Douanes américaines toute marchandise en conteneur, caisse, paquet ou emballage entrant aux É.-U. A. par navire océanique au moins 24 heures avant son chargement sur le navire en question.

1.4 D'après les explications écrites fournies par les Douanes américaines et leurs réponses aux questions soumises par le secteur économique, ² il est clair qu'il existe un système pour cibler les marchandises suspectes d'après divers indicateurs – dont un est certainement la modification de la Déclaration de marchandises déposée. ³

2.0 APPLICATION:

¹ Registre fédéral Vol. 67, No.211 ("FR") p.66318. Cf. p.66328 : « Cette règle répond à un besoin urgent en matière de sécurité nationale. ».

² Voir : http://www.customs.gov/xp/cgov/import/carriers/24hour_rule/

³ Les douanes américaines ont déclaré qu'elles allaient bientôt introduire de nouvelles règles concernant le dépôt des rapports de disparité de manifeste. Cependant, « ... Les douanes ne permettront pas l'utilisation du rapport de disparité de manifeste à la place des informations complètes et précises relativement au manifeste d'après la règle des 24 heures. » (FR p.66329.) En relation avec ce sujet, voir aussi : http://www.customs.gov/xp/cgov/import/carriers/24hour_rule/: « Questions les plus fréquemment posées : no. 18C : Quoiqu'il en soit, sachez que tout changement porté à l'information originale pourra affecter l'évaluation risque de vos marchandises et pourrait entraîner une inspection. Également no. 19 : Quoi qu'il en soit, la cargaison est soumise à un examen et un contrôle à cause d'une modification de ces informations..»

- 2.1 La nouvelle réglementation est entrée en vigueur de manière pleine et entière le 2 février 2003.
- 2.2 La nouvelle réglementation s'applique à toutes les marchandises étrangères avec seulement deux exceptions :
- (i) le vrac ; et
 - (ii) les marchandises diverses bénéficiant spécifiquement d'une exemption.⁴
- 2.3 Le 23 janvier 2003, les douanes américaines ont publié un nouveau jeu de questions les plus fréquemment posées, clarifiant un certain nombre de problèmes et donnant une définition plus étendue du vrac.

3.0 **VRAC :**

- 3.1 L'expression « vrac » est désormais définie comme suit:

« Marchandises homogènes qui sont rangées dans les cales et non dans des conteneurs tels que des boîtes, ballots, sacs, tonneaux ou équivalent. Lesdites marchandises sont aussi appelées transport de vrac. Le vrac est plus précisément composé de :

(A) produits fluides tels le pétrole, les grains, le charbon, le minerai ou équivalent, qui peuvent être pompés ou déplacés via une chute ou manipulés par déversement ; ou

(B) produits uniformisés rangés aussi solidement que le vrac et nécessitant une manipulation mécanique, pour leur chargement et leur déchargement. ».

- 3.2 According to US Customs, certain specified commodities / commodity types will be classified as "bulk cargo", so long as all three of the following conditions are met:
- (i) elles ne sont pas conteneurisées ;
 - (ii) elles sont facilement identifiables une fois chargées sur le navire ; et
 - (iii) leur mise en fardeau vise uniquement à les arrimer.

Il est à noter que cette liste est décrite comme sujette à changement « selon qu'il est jugé nécessaire ».

⁴ http://www.customs.gov/xp/cgov/import/carriers/24hour_rule/ – Questions les plus fréquemment posées : no. 41 (A). Il existe également des règles distinctes pour les conteneurs vides.

La liste des marchandises est la suivante :

- *Bobines d'acier ou d'autres métaux*
- *Rails d'acier ou d'autres métaux*
- *Fils machine d'acier ou d'autres métaux (en bobines ou en feuilles)*
- *Lingots de métal (précieux ou autres)*
- *Barres rondes d'acier ou d'autres métaux*
- *Barres à haute adhérence/barres d'armature (de métal)*
- *Tôles (de métal)*
- *Billettes (de métal)*
- *Plaques (de métal)*
- *Tubes (de métal)*
- *Poutres (de métal)*
- *Tuyaux/tuyauterie de métal*
- *Cornières, profilés et sections de métal*
- *Feuilles (de métal)*
- *Métal déployé*
- *Fers plats (de métal)*
- *Fils pour torons (de métal)*
- *Bois d'œuvre/bois débité en tant que marchandise (et non en tant que matériau d'emballage)*
- *Cartons/panneaux de fibre/contre-plaqué en tant que marchandise (et non en tant que matériau d'emballage)*
- *Produits papetiers en tant que marchandise (pâte de bois, papier journal et bobines de papier), non en tant que matériau d'emballage*
- *Certains produits périssables, chargés et arrimés de la même manière que les autres types de vrac (y compris les produits de mer et les fruits et légumes), et non pas en boîtes, sacs ou conteneurs)*
- *Blooms*
- *Anodes/cathodes (en tôle uniquement, pouvant être ondulée)*

3.3 La mise en fardeau « visant à arrimer la marchandise » se réfère à la mise en fardeau effectuée avant le chargement.

4.0 **MARCHANDISES DIVERSES**

4.1 L'expression « **marchandises diverses** » est désormais définie comme suit :

« ... marchandises non conteneurisées et qui ne peuvent être classées dans la catégorie 'vrac' »

4.2 La définition révisée du vrac, telle que mentionnée ci-dessus, a levé plusieurs incertitudes au sujet de la bonne classification de marchandises comme les bobines d'acier emballées. Un certain nombre d'incertitudes ont été identifiées, et d'autres vont certainement naître de la pratique (par exemple, il semble que les blooms d'acier doivent toujours être considérés

comme marchandises diverses et non comme vrac. De plus, l'approche des douanes américaines concernant les véhicules suggère que la présence d'un seul chiffre puisse faire passer une marchandise dans la catégorie marchandises diverses alors qu'elle serait sinon classée dans le « vrac ». ⁵⁾

- 4.3 Selon la réglementation, des exemptions seront données seulement au cas par cas ; ⁶ mais l'ampleur d'une telle exemption n'est pas encore claire étant donné les mouvements répétitifs des mêmes marchandises en provenance du même expéditeur et par le même transporteur. Tant que ce point n'a pas été clarifié via les faits ou une information des Douanes américaines, on doit présumer que « au cas par cas » signifie « cargaison par cargaison ».
- 4.4 Les Douanes américaines ont confirmé oralement qu'aucune Déclaration à l'avance n'est obligatoire pour les marchandises diverses chargées sur le même navire que des marchandises diverses non-exemptées.

5.0 MARCHANDISES NON-AMÉRICAINES :

- 5.1 La nouvelle réglementation s'applique non seulement aux marchandises destinées à un port de déchargement américain, mais aussi aux marchandises destinées à port étranger mais restant à bord du navire lorsqu'il atteint son premier port aux É.-U. ⁷
- 5.2 Quoiqu'il en soit, le nouveau système est basé sur l'intention du transporteur d'avoir les marchandises à bord du navire quand il entre au port américain : aucune Déclaration à l'avance ne devrait être nécessaire pour couvrir la seule possibilité qu'un navire destiné uniquement à des ports canadiens soit obligé d'entrer dans un port de refuge américain.
- 5.3 Quand une marchandise à destination du Canada est chargée à bord d'un navire dont l'itinéraire ne prévoit pas qu'il s'arrête dans un port intermédiaire aux É.-U., mais, qu'après le chargement son itinéraire soit modifié, une déclaration doit immédiatement être faite pour cette marchandise canadienne.

⁵ Questions les plus fréquemment posées : no. 41(B) « Par exemple, les véhicules neufs et usagés seront classés dans la catégorie marchandises diverses. Bien qu'uniformes par nature, les véhicules disposent des marques d'identification (telles le numéro d'immatriculation). Un aspect nécessaire du vrac est son interchangeabilité. La présence d'un numéro d'immatriculation ôte cette composante du chargement de véhicules neufs ou usagés. »

⁶ §4.7(b)(4)(ii)(B): la demande doit être faite par le transporteur directement au National Targeting center de Washington - §4.7(b)(4)(ii)(A)

⁷ « La déclaration de marchandises ... doit faire la liste de toutes les marchandises étrangère entrantes... et doit faire la liste séparée de toutes les autres marchandises étrangères restant à bord (« FROB »). À ce propos, « FROB » désigne une marchandise chargée dans un port étranger, à décharger dans un port étranger, et qui reste à bord du navire pendant des arrêts directs ou indirects à un ou plusieurs ports américains » : §4.7a(c)

Les douanes américaines ont confirmé oralement que, lorsqu'un navire charge une cargaison au Canada et qu'il doit charger une cargaison au-dessus de celle-ci dans un port américain, une déclaration à l'avance est obligatoire relativement à la cargaison canadienne.

- 5.4 Telle que formulée, la réglementation semble faire référence au premier port d'entrée aux É.-U. A, distinctement avec l'entrée dans les eaux territoriales.⁸ Elle ne semble donc pas s'appliquer aux marchandises sur un navire allant directement vers un port de déchargement en Ontario, qui comprend un passage par les écluses américaines sur la voie navigable du Saint-Laurent. Mais, étant donné le contexte de cette nouvelle réglementation, il est possible qu'il s'agisse d'une erreur.
- 5.5 Les Douanes américaines ont confirmé que la nouvelle réglementation ne s'applique pas aux marchandises transportées directement au Canada puis pour livraison ensuite aux É.-U. A par route ou rail.⁹ (Des réglementations séparées, dont la promulgation est prévue pour 2003, devraient traiter de ce sujet.)
- 5.6 Le Canada a mis en œuvre des règles similaires en avril 2004.¹⁰

6.0 LA DÉCLARATION DE MARCHANDISES :

- 6.1 Les informations obligatoirement fournies par l'Affréteur/Expéditeur et à insérer dans la Déclaration de marchandises sont mentionnées dans le questionnaire ci-joint.
- 6.2 La réglementation déclare que les descriptions génériques des marchandises (p. e. «FAK » ou « freight of all kinds » ; « general cargo » ; « STC » or « said to contain ») ne sont pas acceptables.
- 6.3 Lorsqu'il s'agit d'un connaissement « à ordre », et que l'identité du consignataire n'est pas mentionnée, le nom et l'adresse du véritable consignataire doivent apparaître dans la déclaration.¹¹ Concernant les marchandises canadiennes soumises à la règle américaine des 24 heures, le nom et l'adresse au Canada doivent être déclarés.

⁸ « ... tous les navires arrivant aux É.-U. et devant y entrer ... » : §4.7(a)

⁹ http://www.customs.gov/xp/cgov/import/carriers/24hour_rule/ - « Questions les plus fréquemment posées » : no. 11.

¹⁰ La déclaration suivante provenant du site Internet de l'ambassade canadienne à Washington annonce l'initiative relative à la frontière intelligente conjointe harmonisée - (<http://www.canadianembassy.org/border/customs-fr.asp>) :

« L'Agence des douanes et du revenu Canada (ADRC) joue un rôle majeur dans la rationalisation du mouvement à faible risque, des biens pré-approuvés. Le *Plan d'action des douanes, 2000-2004* appelle à un changement, d'un déplacement des marchandises basés sur la transaction à un système basé sur le risque qui aidera l'ADRC à concentrer ses ressources sur les biens ayant un risque plus élevé ou inconnu. Une gamme de techniques de gestion du risque sera utilisée :

- Ciblage électronique, échanges accrus d'information et de renseignement avec d'autres entités juridiques ou douanières, analyse des registres de conformité et d'informations avant l'arrivée, ainsi que le pré-enregistrement des conducteurs;
- Utilisation accrue de technologies telles que scanners à ions et équipement à rayons X ; et
- Contrôle modernisé des biens exigeant plus de données avant leur arrivée à la frontière. »
- Voir aussi les Avis des Douanes [CN-542](#) et [CN-605](#)

¹¹ http://www.customs.gov/xp/cgov/import/carriers/24hour_rule/ - « Questions les plus fréquemment posées » : no. 32

6.4 Les Douanes américaines préparent une nouvelle réglementation traitant du dépôt des rapports de divergence de manifeste, qui devrait être promulguée très bientôt.¹² Selon des indications préliminaires, si un tel rapport est présenté avant le début du chargement (et, peut-être, s'il est fait après le début du chargement, mais avant le départ du navire du port de chargement) le « décompte des 24 heures sera recommencé ».¹³

7.0 LES CONSÉQUENCES D'UNE INFRACTION :

7.1 D'après les réponses qu'elles ont publiées, les Douanes américaines ont montré très clairement que leur *modus operandi* standard (bien que pas invariable) sera de pénaliser le transporteur pour toute impropriété dans la Déclaration et également pour toute inconsistance entre la Déclaration et la marchandise réellement transportée, laissant au transporteur le soin de se faire rembourser du mieux qu'il le peut par les intérêts de la cargaison.¹⁴

7.2 Les conséquences de la violation de la réglementation des « 24 heures » pourront être très variées. Elles pourront entraîner notamment :

- (a) le retard du navire au premier port d'entrée aux É.-U. A ;
- (b) le retard du navire au port de chargement ;
- (c) des amendes et autres pénalités ;
- (d) du faux-fret (le navire part sans les marchandises contrevenantes) ;
- (e) le retard de la marchandise ;
- (f) les coûts d'une nouvelle manutention de la marchandise ou d'une autre marchandise ;
- (g) le retard d'autres marchandises chargées ou à charger sur le navire ;
- (h) des coûts indirects (p. e. temps d'attente des acconiers, quayage additionnel et autres coûts portuaires)

7.3 Comme les pénalités et coûts tomberont inévitablement sur le navire – car c'est au Commandant de déposer la Déclaration d'avance – les Douanes américaines ont clairement fait savoir que c'est au transporteur de démêler ses relations contractuelles avec l'expéditeur. Il est donc essentiel que les informations appropriées soient données dans les temps pour permettre un dépôt correct. Si cela ne peut être fait parce que l'Affréteur/Expéditeur fournit les informations trop tardivement, ou considère arbitrairement que ses marchandises font partie

¹² Voir fn.3 ci-dessus.

¹³ Ces informations proviennent d'un ensemble de lignes directrices émises en date du 25 novembre 2002 par le bureau des douanes de Cleveland pour les agents locaux.

¹⁴ « La présentation à l'avance aux douanes des informations relatives au manifeste des marchandises destinées aux États-Unis ... a pour but d'accélérer la libération des marchandises entrantes tout en assurant la sécurité maritime et la protection de la sécurité nationale. À cette fin, ce sont aux transporteurs eux-mêmes ... que ces réglementations sont destinées et qui en fin de compte sont responsable d'après ces réglementations de fournir les informations obligatoires relativement au manifeste des marchandises aux douanes. » (FR, p.66330). Cf. p.66323 : « Les douanes pourront prendre des sanctions contre toute partie responsable de fournir l'information requise. »

de la catégorie exemptée, il doit alors être prêt à fournir une indemnité pour les conséquences.

- 7.4 Il est à noter qu'il pourra également y avoir du faux-fret alors que les marchandises ont été déclarées à temps, si les Douanes américaines refusent le permis d'entrée pour toute raison relative aux marchandises ou à la Déclaration : auparavant, un tel refus aurait eu lieu au port de déchargement. De la même manière, si l'expéditeur ou l'affréteur ne fournit pas les informations obligatoires dans les temps, la cargaison pourra être abandonnée, ce qui entraînera également une réclamation pour faux-fret.
- 7.5 La clause additionnelle suivante est destinée à être insérée dans les chartes-parties où la marchandise pourrait être concernée par la réglementation des 24 heures:

« Les affréteurs reconnaissent qu'ils sont au courant des réglementations et exigences des Douanes américaines (« Réglementations américaines ») et de celles des Douanes canadiennes (« Présentation à l'avance d'informations commerciales ») dans la mesure où elles s'appliquent ou pourraient s'appliquer à toute ou partie de leurs marchandises devant être chargées (« les Marchandises »), et que, selon les réglementations des Douanes canadiennes et américaines, les Armateurs ont l'obligation de fournir les informations précises et complètes relativement au manifeste des Marchandises aux Douanes concernées au plus tard 24 heures avant le début du chargement. Les affréteurs se chargent de fournir (sans demande ni rappel) lesdites informations de manière correcte aux Armateurs dans les temps pour permettre aux Armateurs de se conformer aux réglementations des Douanes, et, dans tous les cas, au plus tard 96 heures ou 3 jours ouvrables complets (on retiendra la période de temps la plus longue) avant le début du chargement. Les affréteurs indemniseront les Armateurs et les protégeront de toutes conséquences quelles qu'elles soient dues à leur manquement, ou au manquement de leurs mandataires ou agents, y compris les expéditeurs et post-transporteurs, de se conformer totalement avec cette obligation, y compris, sans limitation, des coûts, des amendes, des retards (au navire, à la cargaison, ou à une autre cargaison chargée ou à charger sur le navire) et des frais d'avocats ; et les Armateurs auront le droit de refuser de charger les Marchandises si lesdites informations ne sont pas fournies dans les temps ou sont fournies, selon l'avis raisonnable des Armateurs, de manière incomplète. Dans le cas où toute ou partie des Marchandises ne peut être chargée ou doit être déchargée à cause de l'intervention des Douanes américaines ou canadiennes ou de toute autre autorité appropriée, ou n'est pas chargée à cause du refus de la part des Armateurs de le faire conformément à la présente clause, les affréteurs seront également responsables du faux-fret des Armateurs. »

- 7.6 Cette même clause, avec les amendements logiques quant à la terminologie, sera également incorporée dans les bordereaux de fret des lignes régulières si la marchandise risque d'être soumise à la règle des 24 heures.

Cette note d'information sera mise à jour et modifiée régulièrement dès que de plus amples informations quant à l'application pratique des nouvelles réglementations seront disponibles. Votre participation est la bienvenue. Pour vos questions, suggestions et éclaircissements, veuillez contacter : sholt@fednav.com



**RÉGLEMENTATION DOUANIÈRE AMÉRICAINE
CONCERNANT LA DÉCLARATION DE MARCHANDISES
AVANT LE CHARGEMENT AUX PORTS ÉTRANGERS**

Ce questionnaire doit être rempli avec précision pour toute marchandise non-vrac sauf pour celle ayant obtenu une exemption particulière des Douanes américaines, y compris toute marchandise devant être déchargée au Canada et qui se trouverait à bord d'un navire au moment de son entrée aux É.-U. A. Ces informations doivent être fournies par l'Armateur de manière complète au plus tard 96 heures ou 3 (trois) jours ouvrables complets (on retiendra la période la plus longue) avant le chargement. Tout manquement aura des conséquences au niveau légal, notamment le non-embarquement, faux-fret et autres réclamations de nature juridique.

		Toutes les cases doivent être remplies. (Inscrire « Non applicable » le cas échéant)
1	Nombre / quantité d'après le connaissance *	
2	Description détaillée de la marchandise	
3	Poids précis de la marchandise	
4	Nom complet de l'Expéditeur	
5	Adresse complète de l'expéditeur (avec téléphone / fax)	
6	Nom complet du Consignataire / Réceptionnaire	
7	Adresse complète de Consignataire / Réceptionnaire ** (avec téléphone / fax)	
8	Nom complet du Notifié	
9	Adresse complète du Notifié** (avec téléphone / fax)	
10	Numéro de code IMDG	
11	Numéros d'identification des conteneurs, caisses, boîtes ou autres paquets	



* **Mentionner la plus petite unité d'emballage externe (p. e. pour un conteneur contenant 200 cartons sur 10 palettes, on mentionnera 200 cartons)**

** **Il doit s'agir d'une adresse correcte aux É.-U. A. ou au Canada selon le cas.**