

A toutes les entreprises suisses concernées par le trafic des marchandises par conteneur à destination des Etats-Unis

Aux: Chefs des divisions exportation
Chefs de l'expédition
Chefs de la logistique

Bâle et Lausanne, en février 2003

CSI Container Security Initiative des Etats Unis

Mesdames, Messieurs,

Les deux associations SPEDLOGSWISS et SSC souhaitent, au moyen de la présente lettre, informer toutes les entreprises concernées par le trafic d'exportation vers les USA et via les USA au sujet d'un nouveau programme de sécurité, qui a été introduit par les USA et exige que les exportateurs, affréteurs et transitaires en Suisse en tiennent compte. La transposition de ce programme a des répercussions directes sur la chaîne logistique, et nous vous prions dès lors, d'étudier attentivement les lignes qui suivent.

SPEDLOGSWISS - Association Suisse des Transitaires et des Entreprises de Logistique, Bâle
SPEDLOGSWISS est l'association des organisateurs de transports agissant au niveau international. Elle est neutre quant au système de transport et représente plus de 95% de la branche suisse des transitaires. L'Association Suisse des Transitaires et des Entreprises de Logistique représente plus de 250 entreprises d'expédition et de logistique en Suisse, la plupart d'entre elles offrant aussi des prestations dans le trafic maritime aux USA.
SPEDLOGSWISS, Elisabethenstrasse 44, Case postale, 4002 Bâle. www.spedlogswiss.com

SSC - Swiss Shippers' Council, Lausanne

Le SSC est l'organisation des affréteurs suisses et défend toutes branches confondues les intérêts de l'industrie, du commerce et des grands distributeurs dans tous les domaines des transports de marchandises. Le SSC s'engage en faveur d'un libre choix des moyens de transport et de conditions optimales et durables dans les transports nationaux et internationaux. Toutes les entreprises suisses renommées sont représentées dans le SSC.
SSC, Av. de l'Avant-poste 4, c.p. 1346, 1001 Lausanne. www.swiss-shippers.ch

1. Les bases de la CSI

Depuis le 2 décembre 2002 le programme de sécurité des autorités douanières US, dénommé CSI (Container Security Initiative) est en vigueur. L'objectif déclaré de ce programme est la lutte contre le terrorisme. Les USA veulent ainsi garantir qu'aucune arme de destruction massive ne puisse arriver par conteneur aux USA par la voie maritime. Les ports de mer allemands, hollandais, belges et italiens se sont engagés par contrat à la CSI, de même que le port du Havre. D'autres ports importants se sont soumis à ce programme. Il n'y aura donc pas de créneau.

L'élément central de ce programme est la transmission obligatoire des données du manifeste à la douane américaine, et cela 24 heures avant le chargement du bateau au port de départ.

Si, durant ces 24 heures, aucun envoi n'est identifié par la douane US comme "suspect", le conteneur en question peut être embarqué.

Or, cette transmission ne peut avoir lieu que si la composition du conteneur est définitive et que ni le contenu, ni les plombes ne seront plus modifiés. Selon le mode de chargement (FCL ou LCL), cela ne peut être que dans le port de chargement. Cela signifie pour le transitaire qu'il doit posséder les données du client pour un envoi encore plus tôt que jusqu'alors et ceci dans une qualité clairement définie, faute de quoi tous les partenaires courent le risque que le conteneur ne soit pas chargé. Pour un conteneur de groupage, il faut que les données complètes soient disponibles pour tous les affréteurs.

Le handling est différent d'une compagnie à l'autre et d'un port à l'autre, ce qui rend la transposition encore plus difficile, les informations nécessaires devant être demandées séparément pour chaque envoi soit à la compagnie, soit au port. La raison en est l'introduction ultrarapide de la CSI, qui n'a pas permis, faute de temps, d'élaborer des directives et modes de procéder clairs pour tous les partenaires.

2. Données nécessaires

La livraison des données complètes au transitaire est primordiale. Il s'agit de temps et de travail, donc d'argent. Sans les données complètes qui doivent venir de l'affréteur, la marchandise reste sur place et ne peut pas être transportée à temps! C'est pour cette raison que les deux associations recommandent que soient livrées intégralement, pour les envois vers les USA et via les USA, les **14 Informations** ci-après (compétences soit de l'affréteur (V) ou du transitaire/de l'armateur (S/R).

1. **Dernier point de départ de la rotation du bateau** (S/R)
2. **Port dans lequel l'envoi est chargé** (S/R)
3. **Standard Carrier Alpha Code (SCAC) des autorités douanières US** (S/R)
4. **Numéro du voyage du bateau (voyage number)** (S/R)
5. **Nom du bateau, pavillon et numéro du bateau** (S/R)
6. **Date d'arrivée dans le premier port US** (S/R)
7. **Numéro du conteneur** (V) + (S/R)
8. **Nombres de tous les scellements posés et numéros (sur le B/L)** (V) + (S/R)
Le plombage du conteneur FCL doit être effectué par l'affréteur avec les plombes BOLT prescrits.
9. **Nom et adresse de l'expéditeur** (V)
10. **Nom et adresse du destinataire** (V)
Pour les envois avec ou sans accreditifs, il faut indiquer impérativement le nom et l'adresse de l'acheteur ou du représentant de l'acheteur aux USA.
11. **Nombre et genre des colis** (V)
Le nombre doit décrire la quantité de **l'unité d'emballage extérieur la plus petite**. L'emballage doit porter le genre de colis pour l'unité d'emballage extérieur la plus petite. Si par ex. 10 palettes avec 200 cartons sont expédiés, il faudra déclarer 200 cartons sur 10 palettes.
Ces indications doivent être impérativement contenues dans le connaissance.
12. **Description exacte des marchandises** (V)
Les descriptions générales de marchandises ne sont plus admises. Par exemple, des descriptions telles que "Machinery NOS" (machines non dénommées ailleurs), "FAK" (freight all kinds /fret de tout genre), "Pièces de rechange d'automobile", "Article en plastique" ou "Vêtements" ne peuvent plus être utilisées. Sont nécessaires la désignation exacte des marchandises et les 6 premiers chiffres du code du SH.
13. **Premier port d'arrivée aux USA** (S/R)
14. **Marchandise dangereuse** (V)
Informations exactes sur tous les envois de marchandises dangereuses selon déclaration OMI.

3. Responsabilité

Dans le cas d'observations lacunaires des nouvelles règles, la douane US peut notamment infliger des amendes et interdire le chargement/déchargement des envois concernés. En conséquence, le transitaire peut refuser de charger ou être contraint de ne pas charger les marchandises pour lesquelles il a reçu des informations incomplètes ou/et hors délais.

Tous les coûts ou dommages (y compris les amendes et autres sanctions) mis sur le compte du transitaire ou de ses partenaires, découlant du fait que les envois concernés par cette règle

- a) ne peuvent pas être chargés ou déchargés par l'affréteur ou son mandataire en raison de la non transmission de toutes les données nécessaires et dans les délais utiles ou
- b) ne peuvent pas être chargés ou déchargés en raison de directives des autorités douanières US (indépendamment du fait que les données nécessaires pour un tel fret aient été livrées ou non) ainsi que
- c) tous les autres coûts ou dommages en rapport avec ces règles, par ex. des examens ou contrôles impérativement nécessaires,

sont à la charge de l'affréteur ou de la marchandise.

Sont également mis à la charge de l'affréteur ou de la marchandise les revendications en dommages-intérêts de la compagnie de navigation ou de ses clients dans ce contexte qui touchent le transitaire et qui sont à mettre sur le compte d'une faute de l'affréteur, de son mandataire ou sur la marchandise transportée.

4. Coûts

L'introduction de la CSI dans les ports de mer européens provoque un surcoût. Ce dernier se produit en particulier chez le transitaire, qui est tenu de récolter les informations exigées et les transmettre dans les délais. Les envois pour lesquels les données et documents sont incomplets ou remis tardivement risquent de ne pas pouvoir être chargés. Du fait de l'introduction de la CSI, il faut préparer davantage d'indications et plus en détail et les transmettre électroniquement, moyennant une taxe de participation, via AMS (Automated Manifest System), aux autorités douanières américaines. En complément, chaque Carrier ou NVO doit encore déposer aux USA une garantie (Bond). En raison de la transmission des informations aux compagnies de navigations et aux Carriers, le transitaire ne peut plus agir selon sa manière fiduciaire actuelle. Il doit assumer des coûts supplémentaires découlant d'un système qui a été "imposé" au trafic global maritime des marchandises par les USA.

Ces coûts supplémentaires seront imputés à l'affréteur par le transitaire au titre de "US Security Fee" [taxe de sécurité US].

Il est évident que le montant de cette taxe dépendra notamment de la qualité et de l'intégralité des données qui seront fournies au transitaire.

5. Résumé

- ▶ Pour la Suisse (et tous les autres pays fournisseurs) la transposition de la CSI signifie une entrave de l'exportation vers les USA ou via les USA
- ▶ La durée des opérations antérieures deviendra plus longue; il faut donc recalculer et introduire de nouveaux horaires dans les chaînes logistiques
- ▶ Les durées tampons s'allongent, les coûts de transport et d'entreposage augmentent, et cela non seulement pour les marchandises d'exportation d'origine suisse, mais pour toutes les marchandises expédiées par bateau via les ports certifiés CSI.

Vous trouverez de plus amples informations sur la CSI sur Internet:

http://www.customs.ustreas.gov/impoexpo/24hr_finalrule.pdf
www.customs.treas.gov/impoexpo/impoexpo.htm

Nous espérons avoir pu vous aider, grâce à cette lettre d'information, à mieux comprendre le nouveau programme de sécurité des USA ainsi que sa transposition et les coûts en découlant.

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations les meilleures.



Martin Oeschger
Directeur de SPEDLOGSWISS



Conrad Tobler
Directeur du SSC