

Le point sur le Service de carnets

OBJET : Validation du Carnet ATA au port de réexportation aux États-Unis
(appelé port d'« exportation » par CBP des États-Unis)

Les exportateurs canadiens attendaient cette nouvelle depuis longtemps et le jour est enfin arrivé! Tous les problèmes ne sont pas réglés, mais nous sommes néanmoins ravis des progrès réalisés.

Veuillez noter que Customs and Border Protection des États-Unis a envoyé l'avis suivant à tous les bureaux locaux le 17 octobre 2011. En voici le texte intégral.

* * *

Semaine de l'avis :	Le 17 octobre 2011
Objet :	Validation du Carnet ATA au port d'exportation
Personne-ressource du bureau principal :	Chef de programme
Bureau :	Cargo and Conveyance Security/Cargo Release Branch

Message :

L'objectif de cet avis est de fournir des éclaircissements et des directives concernant la validation des carnets étrangers au port d'exportation. Conformément aux dispositions de l'article 10.38(d) du titre 19 du code des règlements fédéraux (19 CFR 10.38(d)), les articles entrés par voie d'un carnet ne sont pas examinés ailleurs qu'au port dont ils seront exportés. Les titulaires de carnets étrangers assument des frais de régularisation (50 \$ par incident) s'ils n'ont pas fait valider le volet de réexportation au moment de l'exportation. Certains titulaires ont assumé jusqu'à 800 \$ de frais de régularisation, selon la fréquence des voyages. Les carnets ATA sont valides pour un an et peuvent être utilisés pour de multiples entrées durant cette période.

Par exemple, une société canadienne participe à un salon commercial et fait entrer ses marchandises à un certain port sous la couverture d'un carnet ATA. Lorsqu'il quitte ce port, le titulaire délaisse les marchandises au profit du transporteur aérien, mais il a une correspondance dans un autre port américain avant de revenir au Canada. Or, le fait pour un agent d'obliger le titulaire à retirer des marchandises qui ont déjà été vérifiées, examinées par la Transportation Security Administration et étiquetées par le transporteur aérien au point de destination étranger uniquement pour valider un carnet est déraisonnable, coûteux et extrêmement malcommode pour le titulaire du carnet et le transporteur aérien.

Dans ces circonstances, le dernier « port d'exportation » serait le dernier endroit où le titulaire possédait physiquement les marchandises. Il ne pourrait raisonnablement pas entrer en contact avec les marchandises ou modifier celles-ci avant son arrivée à sa destination finale à l'étranger.

À compter de maintenant, lorsqu'un carnet étranger (et ses marchandises) sera présenté à un port intermédiaire où les marchandises seront délaissées au profit du transporteur aérien et qu'on aura démontré que le titulaire n'aura pas accès aux marchandises couvertes par le carnet à un autre port américain avant de s'envoler pour l'étranger, le carnet sera validé.

Cette politique a été adoptée en collaboration avec l'Office of Regulations and Rulings et avec l'appui de ce dernier. Les procédures de validation relatives au Carnet ATA énoncées dans la directive numéro 3280-013B de CBP restent les mêmes.