vinetur

Les États-Unis durciront les règles douanières applicables aux importateurs étrangers le 5 janvier 2027

Les importateurs officiels devront adhérer au CTPAT ou recourir à des courtiers en douane validés, avec une mise en conformité complète exigée au 6 mai 2027

samedi 21 novembre 2026



À compter du 5 janvier 2027, les entreprises étrangères agissant en qualité d'importateur officiel de marchandises à destination des États-Unis devront respecter de nouvelles règles douanières. Cette évolution pourrait contraindre de nombreux importateurs à modifier leurs procédures de dédouanement et le choix des courtiers auxquels ils font appel dans les ports américains.

Dans une mise à jour logistique publiée le vendredi 20 novembre, la Wine & Spirits Shippers Association a indiqué que l'U.S. Customs and Border Protection (CBP) entendait mettre en œuvre une règle finale provisoire fixant de nouvelles conditions pour les importateurs officiels étrangers, souvent désignés par l'acronyme foreign IOR. En vertu de cette règle, ces importateurs devront généralement soit être des participants validés du Customs Trade Partnership Against Terrorism, connu sous le nom de CTPAT, soit faire appel à un courtier en douane agréé et validé par le CTPAT pour importer des marchandises aux États-Unis.

L'association a précisé que la règle ajoutait également des obligations déclaratives pour les formulaires CBP 3461 et 7501, utilisés dans le processus de déclaration et de mainlevée. Les courtiers en douane pourront demander un délai de mise en conformité pour certaines dispositions, mais la conformité complète devra être atteinte au 6 mai 2027, selon la mise à jour. Les commentaires sur la règle provisoire peuvent être soumis jusqu'au 5 janvier 2027, tandis que ceux portant sur une proposition distincte du CBP relative aux déclarations concernant la chaîne d'approvisionnement doivent être transmis avant le 1er décembre.

Cette évolution est importante, car de nombreux vendeurs et opérateurs de la chaîne d'approvisionnement à l'étranger s'appuient sur des structures d'importateur officiel étranger pour acheminer des marchandises aux États-Unis sans transférer ce rôle à un acheteur américain. Pour ces entreprises, la nouvelle règle pourrait imposer soit une inscription à un programme de validation de la sécurité, soit un changement de représentant en douane. Des organisations professionnelles ont indiqué que les entreprises devraient donc commencer à examiner leurs procédures de déclaration, leurs pratiques documentaires et leurs relations avec les courtiers bien avant l'entrée en vigueur de la règle.

Dans le secteur des boissons, les conséquences pourraient être particulièrement concrètes. Les expéditions de vin et de spiritueux transitent souvent par des montages d'importation complexes associant producteurs étrangers, entrepôts américains, courtiers en douane et calendriers de transport de marchandises sensibles à la température. Si, à l'entrée en vigueur de la règle, un importateur étranger n'est pas validé et ne travaille pas avec un courtier validé, les déclarations pourraient être retardées ou subir d'autres perturbations. Les importateurs de vin, de bière et de spiritueux qui dépendent d'une mainlevée régulière dans les ports et d'une distribution au calendrier serré sont donc exposés à ce risque.

L'association a présenté cette évolution douanière comme l'un des facteurs d'une période plus large d'incertitude pour le transport maritime mondial et le commerce des boissons. Dans la même mise à jour, elle a évoqué un différend tarifaire croissant qui touche les expéditions de whisky écossais vers l'Inde. Selon l'organisation, les autorités douanières indiennes appliquent des droits et taxes effectifs de 162,5 % aux importations de Scotch en vrac, malgré l'accord commercial entre le Royaume-Uni et l'Inde, entré en vigueur en juillet, qui a ramené les droits de douane sur le whisky de 150 % à 75 %. Le différend porte sur la classification du whisky en vrac destiné à l'assemblage, et plus de 80 conteneurs appartenant à de grandes entreprises de spiritueux auraient été retenus dans des ports indiens.

Le groupement professionnel a également indiqué que l'Office of the United States Trade Representative avait prolongé jusqu'au 9 janvier 2027 la suspension des redevances maritimes au titre de la Section 301 visant les navires construits ou exploités par la Chine. Cette pause apporte un répit temporaire aux transporteurs et aux importateurs, mais ne dissipe pas l'incertitude plus générale concernant les futurs coûts d'expédition. Pour les importateurs de boissons, la nouvelle règle du CBP intervient donc alors que les entreprises doivent déjà composer avec l'évolution des tarifs de fret, de la disponibilité des navires et des risques liés à la politique commerciale.

Dans sa mise à jour du 20 novembre, la WSSA a également décrit des tensions logistiques plus générales susceptibles d'influer sur la planification des importations au cours des prochaines semaines et des prochains mois. Elle a indiqué que la situation

sécuritaire dans le détroit d'Ormuz restait très instable après de nouvelles attaques contre des pétroliers les 16 et 18 novembre, ce qui accroît l'exposition aux risques et la probabilité de surtaxes imposées par les transporteurs et de changements d'horaires. Elle a également précisé que les transporteurs continuaient de faire transiter davantage de marchandises entre l'Asie et l'Europe par le canal de Suez : plus de 50 % des capacités sur cette route empruntent désormais le canal au lieu de contourner l'Afrique. Cette évolution a libéré environ 500 000 EVP de capacité mondiale de transport de conteneurs, même si l'association estime qu'un retour complet à la normale pourrait encore prendre de six à 12 mois.

En Europe, l'organisation a indiqué que les récentes précipitations avaient amélioré le niveau des eaux du Rhin, permettant aux barges de transporter des charges plus lourdes après plusieurs mois de restrictions liées aux basses eaux. Elle a toutefois précisé que le réseau fluvial n'avait pas encore retrouvé son fonctionnement normal et que la demande restait soutenue en raison des volumes saisonniers de marchandises.

La mise à jour a également fait état de tensions sociales sur la côte ouest des États-Unis, à l'approche de l'échéance du samedi 21 novembre pour le renouvellement de la convention collective entre l'ILWU Local 26 et la Pacific Maritime Association. Selon la WSSA, le Local 26, qui représente environ 250 agents de surveillance de la sécurité dans les ports de Los Angeles et de Long Beach, avait indiqué ne pas être disposé à prolonger la convention au-delà de son expiration, fixée à 00 h 01 le samedi 21 novembre, après l'échec des négociations du mardi 17 novembre. L'association a averti qu'une grève du Local 26 pourrait s'étendre à d'autres salariés de l'ILWU dans les ports et perturber les opérations des terminaux, la manutention des navires, l'enlèvement des conteneurs et le transport terrestre.

Dans ce contexte, les nouvelles exigences du CBP constituent une obligation de conformité supplémentaire pour les importateurs qui comptent sur une entrée prévisible des marchandises aux États-Unis. Les entreprises recourant à des dispositifs d'importateur officiel étranger devront peut-être décider si elles souhaitent obtenir elles-mêmes la validation CTPAT ou confier leurs déclarations à un courtier qui satisfait déjà à cette norme. Pour certains importateurs, cet examen pourra aussi nécessiter des modifications contractuelles, une mise à jour des déclarations de données et une

analyse plus approfondie de la responsabilité juridique de l’expédition au moment de son entrée sur le territoire.

La WSSA a indiqué avoir organisé un webinaire sur le sujet le mardi 17 novembre et prévoit de continuer à guider ses membres à mesure que les exigences évolueront.