

Guide des procédures douanières applicables au transport maritime à courte distance

DOCUMENT DE TRAVAIL DE LA COMMISSION



*Direction Générale de l'Energie
et des Transports*



*Direction Générale de la Fiscalité
et de l'Union Douanière*



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 29.5.2002
SEC(2002) 632

DOCUMENT DE TRAVAIL DE LA COMMISSION

Guide des procédures douanières applicables au transport maritime à courte distance

Version 3 du document de travail révisé
Mise à jour le 14.01.04

DOCUMENT DE TRAVAIL DE LA COMMISSION

Guide des procédures douanières applicables au transport maritime à courte distance

RÉSUMÉ

L'objet du présent guide est d'exposer aux personnes concernées, de façon factuelle, quelle est la réglementation douanière communautaire relative au transport maritime à courte distance en vue de faciliter son application.

Pour comprendre la réglementation douanière applicable au transport maritime à courte distance, il est essentiel d'établir une distinction entre le territoire douanier de la Communauté - où les marchandises relèvent de la juridiction de la CE - et le territoire douanier non communautaire - qui est hors de la juridiction de la CE. L'introduction de marchandises dans le territoire douanier de la Communauté entraîne l'application de dispositions législatives communautaires et nationales relatives aux marchandises. Il peut s'agir de dispositions qui relèvent du domaine financier (droits de douane et taxes), de la politique commerciale (politique agricole commune, par exemple), ou de l'intérêt public (embargos, protection des marques, brevets, etc.).

Ce principe douanier s'applique autant aux transports routiers, ferroviaires et aériens qu'aux transports maritimes et il ne faut pas s'attendre à ce qu'il varie en fonction du mode de transport.

Toutefois, l'introduction de marchandises sur le territoire douanier de la Communauté a des effets différents selon le statut douanier des marchandises, c'est-à-dire selon qu'elles sont traitées comme des marchandises communautaires (ce qui signifie que toutes les formalités douanières ont été accomplies) ou comme des marchandises non communautaires. Cette distinction, ainsi que les conditions et les justificatifs nécessaires pour attester du statut communautaire des marchandises sont exposés en détail dans le présent guide.

Dans le transport de marchandises, la perte du statut communautaire est un aspect important pour les marchandises (communautaires) qui ont quitté le territoire douanier communautaire en un point pour pénétrer à nouveau sur le territoire douanier communautaire à un autre point d'entrée.

Ainsi, dans le cas du transport routier (où les camions restent normalement sur le territoire douanier de la CE), un camion quitte ce territoire lorsqu'il franchit une frontière avec un pays tiers, même si la destination finale du camion est un point situé sur le territoire douanier de la CE.

Quand un navire sort d'un port communautaire à destination d'un autre port communautaire, il ne fait que quitter le territoire douanier de la CE pour y entrer à nouveau lorsqu'il atteint son port de destination où il est traité en conséquence.

En 1998, on a présenté au secteur du transport maritime à courte distance un nouveau concept dit de «service régulier de transport maritime» qui prévoit une exemption de l'obligation d'attester du statut douanier pour les marchandises communautaires transportées par ce service. Le service régulier de transport maritime peut être comparé à un pont situé dans la

Communauté et qui serait traversé par les camions au cours de leur trajet, le navire étant dans ce cas à la fois le camion et le pont.

Après le statut douanier, le guide expose les règles et principes de base des principales procédures douanières: la procédure applicable à l'importation car elle concerne le transport maritime à courte distance et la procédure applicable à l'exportation.

Le guide traite ensuite en détail de la procédure de transit douanier applicable à certaines marchandises transportées par «service régulier de transport maritime», avec les deux niveaux de simplification dont le transport maritime à courte distance pourrait bénéficier.

Dans le présent guide sont décrites à la fois les procédures normales et les procédures simplifiées appliquées par les autorités douanières dans les différents États membres. Dans l'ensemble, les procédures simplifiées sont très avantageuses du point de vue pratique et du gain de temps et d'argent.

La Commission espère que les opérateurs profiteront des solutions flexibles pouvant s'adapter à leurs besoins particuliers que leur offre la réglementation douanière et serait favorable à l'instauration d'un débat de fond si cela peut être utile au secteur du transport maritime à courte distance.

Introduction

Transport maritime à courte distance et douanes: considérations pratiques et procédures

Le présent guide poursuit un double objectif. Premièrement, il s'agit d'exposer aux personnes concernées par le transport maritime à courte distance, quelles sont les diverses exigences procédurales des services douaniers de l'UE applicables à leurs activités. Deuxièmement, le guide doit constituer la base de discussions argumentées en la matière. Cela fait maintenant plusieurs années que les intéressés disent avoir l'impression que les formalités douanières auraient pu ne pas faire du transport maritime à courte distance une activité aussi complexe, coûteuse et qui prenne autant de temps. Toutefois, de l'avis de la Commission européenne, tous les aspects du problème n'ont pas encore été suffisamment examinés pour que des solutions adaptées puissent y être apportées.

Le présent guide vise donc non seulement à aider les personnes concernées par le transport maritime à courte distance à satisfaire aux exigences douanières qui leur sont applicables, mais il peut aussi servir de référence pour discuter des aspects pratiques de ces exigences. C'est sous cet angle qu'il doit être consulté et les commentaires concernant tel ou tel point seront les bienvenus.

Contexte

Les ports de la CE représentent la frontière entre le territoire douanier de la Communauté et le territoire douanier non communautaire, et le franchissement de cette frontière produit certains effets qui entraînent l'intervention des douanes. Les contrôles douaniers concernant les navires qui entrent dans les ports de la CE ou en sortent en sont la manifestation. Comme les douanes ne peuvent avoir la certitude qu'un navire entrant dans un port communautaire n'a pas fait escale dans un port non communautaire au cours de son voyage, la navigation à courte distance, qui peut servir au transport de marchandises ayant ou non le statut communautaire ou de cargaisons mixtes, destinées à l'importation, à l'exportation ou au transit, sera en principe soumise aux mêmes contrôles que la navigation hauturière.

Le transport maritime à courte distance peut cependant faire l'objet de procédures (de contrôle) simplifiées. Le présent guide a pour objet d'expliquer les procédures normales comme les procédures simplifiées, ainsi que les conditions à remplir pour bénéficier de ces dernières. En l'occurrence, dès lors qu'un service de transport maritime à courte distance a été agréé en tant que service régulier, il est possible de simplifier les conditions appliquées aux navires assurant le service en question, notamment en matière de documents à fournir. Reste néanmoins le problème des différents traitements douaniers résultant des différences de statut des marchandises et de la diversité de régimes sous lesquels elles sont transportées. Ces traitements, et les scénarios qui les justifient, ne sont pas toujours faciles à comprendre. Un résumé en est présenté sous forme de graphique à la page 12 et ils sont décrits en détail plus loin dans le guide. Le but est d'éclaircir les modalités d'application des traitements et de permettre aux intéressés d'évaluer leurs effets sur leurs propres activités.

Non-responsabilité

Le présent guide a une fonction explicative et ne doit pas être considéré comme une déclaration officielle de la Commission européenne concernant les législations et réglementations douanières applicables dans la CE.

TABLE DES MATIÈRES

Le statut des marchandises	7
Parcours A: marchandises communautaires transportées à l'intérieur de la CE	14
Parcours B: marchandises non communautaires introduites dans la CE, dédouanées et mises en libre pratique comme des marchandises communautaires	17
Parcours C: marchandises introduites dans la CE et placées en zone franche avant dédouanement et mise en libre pratique	19
Parcours D: marchandises exportées à partir de la CE	22
Parcours E: marchandises transportées à travers le territoire de la CE sous le régime du transit douanier	25
Liste des définitions	42
Annexes	49

Qu'est-ce que l'union douanière?

Après la création de la Communauté économique européenne (CEE) en 1958, l'un des premiers objectifs fixés par les six États membres fondateurs fut la création d'une union tarifaire qui abolirait tous les droits de douane sur les échanges entre eux.

L'union douanière, achevée en 1968, a eu deux effets majeurs:

- (a) supprimer tous les droits de douane sur les échanges entre les États membres et
- (b) instaurer un tarif douanier commun en vertu duquel un tarif unique a été appliqué dans toute la CEE aux marchandises importées de pays tiers.

Plusieurs textes législatifs ont permis de poursuivre l'harmonisation des administrations douanières jusqu'à l'adoption, en 1988, du document administratif unique (DAU) qui a remplacé la centaine de formulaires utilisés auparavant dans les États membres. C'est ce document, en totalité ou en partie, qui est utilisé dans les procédures douanières applicables au transport maritime à courte distance mais d'autres pièces, étayées par des documents commerciaux, peuvent être acceptées par les douanes.

Autorités douanières des États membres

Chaque port de la CE par lequel des marchandises transitent et où elles sont traitées par les douanes dispose d'un bureau de douane. Ce bureau peut être situé dans l'enceinte du port ou à proximité de celui-ci. Les autorités douanières des États membres de l'UE appliquent la législation douanière de l'UE, souvent mise en application et complétée par une réglementation nationale, et fournissent des informations sur leurs procédures et exigences. Celles-ci sont disponibles sur les sites web énumérés à l'annexe VI.

Avant de décrire les différentes procédures douanières applicables au transport maritime à courte distance, il est important d'expliquer le concept de statut des marchandises.

STATUT DES MARCHANDISES

Qu'est-ce que le statut des marchandises et pourquoi est-il important?

Le statut douanier des marchandises¹ a une fonction importante en matière douanière et il est essentiel de bien saisir la fonction de ce statut, dont une preuve peut être exigée, pour appréhender les diverses procédures douanières.

Les marchandises se répartissent en deux catégories selon leur statut:

- les marchandises communautaires et
- les marchandises non communautaires.

Les marchandises communautaires:

- ont été entièrement obtenues sur le territoire douanier de la Communauté ou
- ont été importées de pays ou territoires ne faisant pas partie du territoire douanier de la Communauté et mises en libre pratique, ou,
- ont été obtenues ou produites dans la Communauté, soit à partir de marchandises visées au deuxième point centré, soit à partir de marchandises visées au premier et au deuxième points centrés.

Par marchandises non communautaires, on entend:

- toutes les marchandises autres que les marchandises communautaires, y compris les marchandises communautaires qui ont perdu leur statut.

Remarque: les marchandises communautaires dont le statut ne peut pas être attesté, si nécessaire, sont considérées comme des marchandises non communautaires.

Si les marchandises sont en libre pratique, l'attestation du statut de marchandises communautaires est-elle toujours requise à leur arrivée dans un port?

Oui, **sauf si** les marchandises communautaires sont transportées d'un port à un autre du territoire douanier de la Communauté par «service régulier de transport maritime agréé» (voir annexe I).

Quand le statut de marchandises communautaires peut-il être établi?

Le statut de marchandises communautaires peut être établi (si nécessaire) lorsque les marchandises ont été:

- (1) introduites d'un autre État membre sans traverser le territoire d'un pays tiers; ou
- (2) introduites d'un autre État membre à travers le territoire d'un pays tiers et transportées sous couvert d'un document de transport unique délivré dans un État membre; ou

¹ Article 4, paragraphes 6 à 8 du code des douanes communautaire (CDC)

- (3) transbordées, dans un pays tiers, vers un moyen de transport autre que celui sur lequel elles ont été initialement chargées et dans le cadre d'un nouveau document de transport. Ce nouveau document doit être accompagné d'un exemplaire du document original couvrant le transport de l'État membre de départ à l'État membre de destination.

Dans les cas autres que ceux énumérés ci-dessus, les marchandises sont considérées comme des marchandises non communautaires.

Comment le statut de marchandises communautaires peut-il être attesté?

Le statut de marchandises communautaires peut être attesté par²:

- un T2L (exemplaire 4 du document administratif unique);
- un T2LF (exemplaire 4 du DAU pour les marchandises à destination ou en provenance d'une partie, ou entre des parties du territoire douanier communautaire où les dispositions de la directive 77/388/CE (TVA) ne sont pas applicables.
- une facture ou un document de transport dûment complété, concernant uniquement les marchandises communautaires, avec mention du code T2L/T2LF selon le cas;
- un manifeste de compagnie maritime, complété et visé par le bureau compétent, avec mention du code "C" pour les marchandises communautaires, "F" pour les marchandises à destination ou en provenance de territoires non fiscaux ou transportées entre ces territoires, et "N" pour les autres marchandises ("autre" service de transport maritime);
- le manifeste de la compagnie maritime, en cas de recours à une procédure de transit simplifiée (niveau 2), avec mention du code "C" pour les marchandises communautaires;
- un volet de carnet TIR ou ATA³ faisant apparaître le code T2L et authentifié par les douanes;
- les plaques et documents d'immatriculation pour les véhicules à moteur immatriculés dans un État membre, s'ils établissent clairement le statut communautaire;
- une déclaration de statut communautaire pour les colis, récipients, emballages, palettes et autres équipements similaires, à l'exception des conteneurs, revenant vides d'autres États membres, sauf s'il y a un doute;
- une déclaration de statut communautaire pour les bagages accompagnés des passagers (marchandises non destinées à un usage commercial); cela est suffisant sauf s'il y a un doute;
- le document administratif d'accompagnement (DAA), prévu par le règlement (CEE) n° 2719/92, couvrant la circulation en régime de suspension des marchandises soumises à accises;

² Articles 5 et 9 à 12, annexe II de la Convention; Article 314 quater, paragraphe 1, des dispositions d'application du code des douanes communautaire (DACDC)

³ Le carnet ATA est un document douanier international utilisé pour l'admission temporaire de marchandises à des fins précises, telles que présentations, expositions et foires, au titre de matériel professionnel et d'échantillons commerciaux.

- un document T2M pour les produits pêchés par des navires communautaires hors des eaux territoriales d'un pays ou dans un territoire situé hors du territoire douanier de la Communauté, et les produits obtenus à bord à partir de ceux-ci;
- une étiquette spéciale apposée sur les colis postaux et leurs documents d'accompagnement si lesdits colis sont transportés à destination/en provenance de ou entre territoires non fiscaux; s'ils ne portent pas cette étiquette, les colis (y compris postaux) sont présumés avoir le statut communautaire lorsqu'ils sont transportés d'un point à un autre du territoire douanier de la Communauté;
- un document certifiant le statut communautaire des marchandises placées en zone franche ou entrepôt franc;
- un exemplaire de contrôle T5 (utilisé si l'exportation à partir de la Communauté est interdite ou soumise à des restrictions, droits à l'exportation ou toute autre taxe).

Les documents ou règles établissant le statut ne peuvent pas être utilisés concernant les marchandises pour lesquelles les formalités d'exportation ont été accomplies (à l'exception des exportations à destination d'un pays de l'AELE ou de Visegrad placées sous un régime de transit T2) ou qui ont été placées sous le régime du perfectionnement actif (système du rembours).

Remarque: les marchandises communautaires placées sous le régime du transit communautaire interne conservent leur statut communautaire.

L'utilisation d'un manifeste de compagnie maritime pour attester le statut de marchandises communautaires

Si un manifeste de compagnie maritime ("autre" service de transport maritime, voir A2 à la page 13) est utilisé pour attester le statut de marchandises communautaires, il doit comporter les informations suivantes:

- le nom et l'adresse complète de la compagnie maritime;
- le nom du navire;
- le lieu et la date de chargement;
- le lieu de déchargement.

Pour chaque envoi:

- une référence au connaissement ou à tout autre document commercial;
- le nombre, la description, les marques et les numéros de référence des colis;
- la désignation commerciale normale des marchandises, suffisamment détaillée pour permettre leur identification;
- la masse brute en kilogrammes;

- le numéro d'identification des conteneurs, le cas échéant;
- la mention correspondante du statut des marchandises:
 - le code "C" (équivalent à T2L) pour les marchandises communautaires dont le statut peut être attesté;
 - le code "F" (équivalent à "T2LF") pour les marchandises dont le statut communautaire peut être attesté, à destination ou en provenance d'une partie, ou entre des parties du territoire douanier de la Communauté où les dispositions de la directive 77/388/CE ne sont pas applicables;
 - le code « N » pour toutes les autres marchandises.

Le manifeste rempli et signé doit être visé par le bureau compétent à la demande de la compagnie maritime.

PROCÉDURES SIMPLIFIÉES

Attestation du statut de marchandises communautaires par un expéditeur agréé

Sous réserve de certaines conditions, les autorités douanières peuvent autoriser une personne, appelée "expéditeur agréé", à utiliser comme attestation du statut communautaire des documents T2L et des documents commerciaux sans les faire viser par le bureau compétent (voir aussi page 27 "Expéditeur agréé").

Attestation du statut de marchandises communautaires et utilisation d'un manifeste électronique de transport maritime

Les compagnies maritimes ayant la qualité d'expéditeur agréé peuvent être autorisées à n'établir le manifeste servant à attester le statut communautaire des marchandises que le jour suivant le départ du navire au plus tard et, dans tous les cas, avant son arrivée au port de destination.

1. L'autorisation n'est accordée qu'aux compagnies maritimes qui remplissent toutes les conditions suivantes:
 - elles utilisent un système d'échange de données informatisées pour transmettre les informations du manifeste entre les ports de départ et d'arrivée; et
 - la compagnie maritime est basée dans un État membre de la CE ou y dispose d'un bureau régional, et
 - elle effectue un nombre significatif de voyages entre les États membres de la CE selon des itinéraires reconnus.

En ce qui concerne les conditions d'octroi de la qualité d'expéditeur agréé, se reporter aux pages 26-27.

2. Le manifeste doit être approuvé par les douanes avant utilisation et comporter au moins les informations suivantes:

- (1) le nom et l'adresse complète de la compagnie maritime;
- (2) identité du navire;
- (3) le lieu et la date de chargement;
- (4) le lieu de déchargement;

et, pour chaque envoi:

- (1) référence au connaissement ou à tout autre document commercial;
- (2) le nombre, la description, les marques et les numéros de référence des colis;
- (3) la désignation commerciale normale des marchandises, suffisamment détaillée pour permettre leur identification;
- (4) la masse brute en kilogrammes;
- (5) le numéro des conteneurs, le cas échéant;

- la mention correspondante du statut des marchandises:

- le code "C" (équivalent à T2L) pour les marchandises communautaires dont le statut peut être attesté;
- le code "F" (équivalent à "T2LF") pour les marchandises dont le statut communautaire peut être attesté, à destination ou en provenance d'une partie, ou entre des parties du territoire douanier de la Communauté où les dispositions de la directive 77/388/CE ne sont pas applicables;
- le code « N » pour toutes les autres marchandises.

Une copie imprimée du manifeste est présentée, sur demande, aux autorités douanières du port de départ au plus tard le jour ouvrable suivant le départ du navire et, dans tous les cas, avant qu'il n'atteigne le port de destination.

3. Une copie imprimée du manifeste est présentée aux autorités douanières du port de destination.

PROCÉDURES NORMALES

Il existe des procédures douanières normales pour l'importation, l'exportation et le transit de marchandises sur le territoire de la CE. Elles s'appliquent à tous les envois sauf si une compagnie maritime est autorisée à recourir aux procédures simplifiées.

Procédures d'importation et d'exportation simplifiées

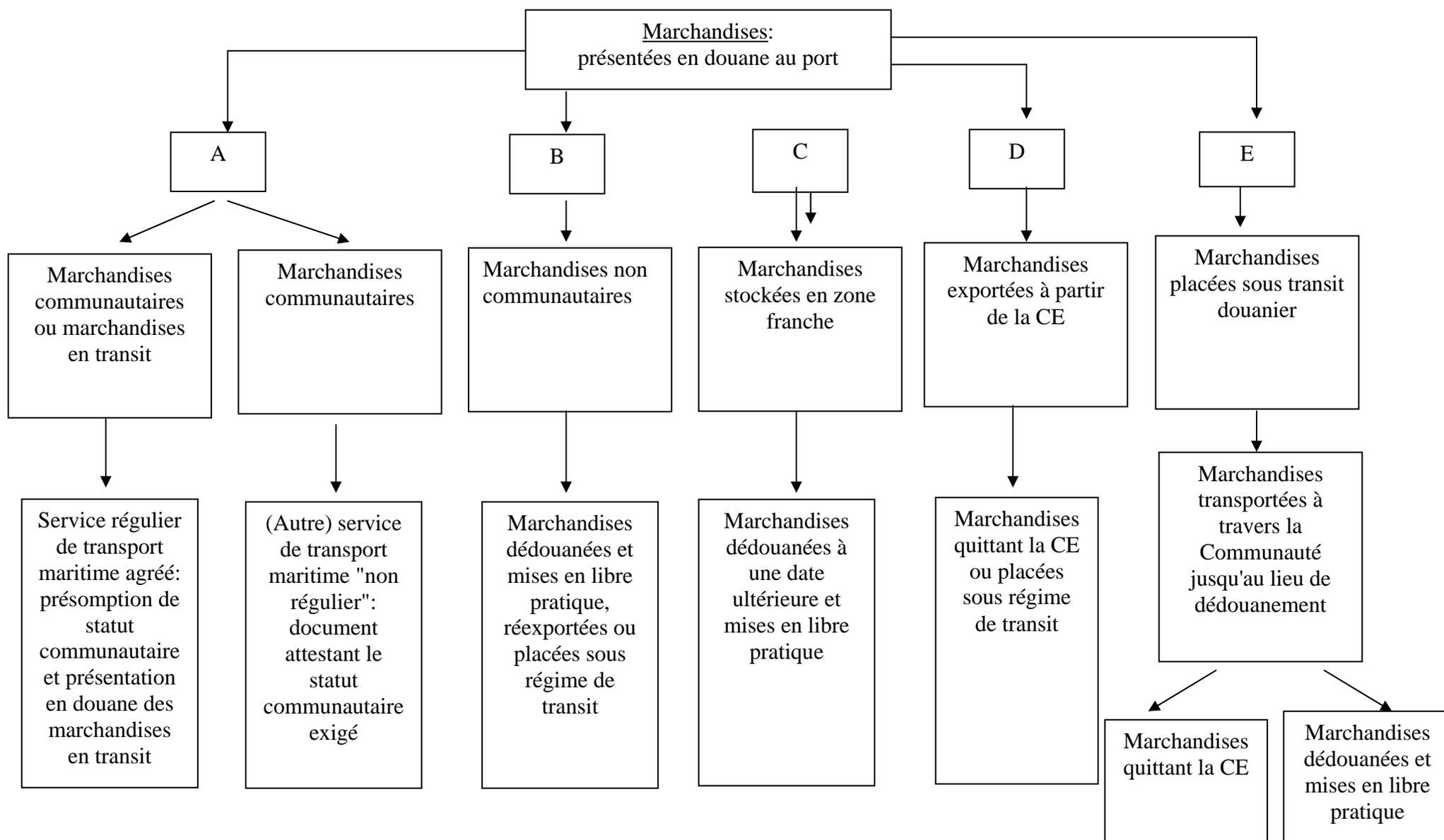
Les règlements communautaires⁴ relatifs à la simplification des importations et exportations en laissent la mise en œuvre à la discrétion des autorités douanières des États membres. Leur autorisation est nécessaire pour pouvoir recourir aux procédures simplifiées (voir annexe II).

⁴ Article 76 du CDC et articles 253 à 278 des DACDC

Procédures de transit simplifiées

Seuls les services réguliers de transport maritime agréés sont éligibles pour demander aux douanes l'autorisation de recourir aux procédures de transit simplifiées. Ces procédures sont exposées en détail aux pages 25 à 34.

Régimes douaniers sélectionnés dans la CE



Parcours A:

MARCHANDISES COMMUNAUTAIRES TRANSPORTÉES À L'INTÉRIEUR DE LA CE

Concernant les procédures douanières, il existe deux catégories d'opérateurs de transport maritime à courte distance dans la CE:

- **A1 - "service régulier de transport maritime agréé"**. Une compagnie maritime demande aux autorités douanières compétentes l'autorisation de devenir un "service régulier de transport maritime agréé". Les conditions que la compagnie maritime doit remplir afin d'obtenir cet agrément sont énumérées à l'annexe I. Une fois l'agrément accordé, la compagnie maritime jouit du privilège de ne plus devoir attester le statut de marchandises communautaires, **à moins que les douanes n'établissent le contraire**⁵.
- **A2 – services de transport maritime non réguliers ("autres")** Si un prestataire de service souhaite ou ne peut obtenir l'agrément de "service régulier de transport maritime", le service est classé comme "autre". L'attestation du statut communautaire des marchandises transportées est alors requise.

PROCÉDURE

"Service régulier de transport maritime agréé"

Dans la pratique, un "service régulier de transport maritime agréé" fonctionne comme un pont assurant la circulation de marchandises entre ports à l'intérieur de la CE. Il n'est pas nécessaire d'attester le statut de marchandises communautaires dès lors que celles-ci sont acheminées par un "service régulier de transport maritime agréé".

Toutefois, si le service sert également au transport de marchandises sous le régime T1 (transit externe) ou T2F (transit interne), les marchandises en question doivent être présentées au bureau de douane de destination ou au destinataire agréé (voir pages 27 à 28) le cas échéant. La liste des bureaux de douane est disponible à l'adresse ([http://europa.eu.int/comm/taxation Customs/dds/fr/csrdhome.htm](http://europa.eu.int/comm/taxation_Customs/dds/fr/csrdhome.htm)).

"Autre" service de transport maritime

Présentation des marchandises

Pour tous les «autres» services de transport maritime servant à l'acheminement de marchandises communautaires, il est obligatoire, à l'arrivée dans un port de la CE, de notifier aux autorités douanières, selon les modalités requises, que les marchandises sont arrivées⁶.

Toute marchandise arrivant dans un port de la CE doit être déchargée à un appontement agréé par les douanes et présentée aux autorités douanières. La présentation doit être effectuée par:

- la personne qui a introduit la marchandise sur le territoire douanier de la Communauté; ou

⁵ Il se peut que le service régulier de transport maritime agréé serve aussi à l'acheminement de marchandises non communautaires ou de marchandises communautaires à destination ou en provenance d'une partie du territoire douanier communautaire où les dispositions de la directive 77/388/CE (TVA) ne sont pas applicables. Il convient alors d'établir une déclaration de transit T1 ou T2F selon le cas et de déposer une garantie si le régime de transit normal est applicable.

⁶ Articles 37 à 57 du CDC.

- la personne qui assume la responsabilité de son acheminement ultérieur.

Des informations détaillées sur les appointements agréés peuvent être obtenues auprès des autorités douanières nationales des États membres⁷.

Déclaration sommaire

Les marchandises doivent être présentées accompagnées d'une déclaration sommaire conforme au modèle décrit ci-après pour le parcours B.

Est-il possible de se dispenser de présentation?

Non.

Déchargement et stockage des marchandises

Les marchandises ne peuvent être déchargées d'un navire qu'aux lieux agréés par les autorités douanières après présentation, dépôt d'une déclaration sommaire et avec l'autorisation des douanes. Des informations détaillées sur les lieux agréés peuvent être obtenues auprès des autorités douanières nationales des États membres. En cas d'urgence, les marchandises peuvent être déchargées sans autorisation, pour raisons de sécurité. Toutefois, les douanes doivent être immédiatement informées du déchargement des marchandises. Les douanes peuvent également exiger le déchargement des marchandises de façon à pouvoir les examiner.

⁷

Articles 182 à 189 des DACDC.

Parcours B:

MARCHANDISES NON COMMUNAUTAIRES INTRODUITES DANS LA CE, DÉDOUANÉES ET MISES EN LIBRE PRATIQUE EN TANT QUE MARCHANDISES COMMUNAUTAIRES

PROCÉDURE

Présentation et déclaration sommaire

La présentation s'effectue comme pour le parcours A ci-dessus. La déclaration sommaire est établie comme suit:

Déclaration sommaire

La présentation des marchandises doit être accompagnée d'une "déclaration sommaire" contenant les informations qui identifient les marchandises. La déclaration sommaire est en principe déposée au bureau de douane où s'effectue la présentation. La déclaration doit être effectuée par:

- la personne qui a introduit les marchandises dans la Communauté;
- la personne qui assume la responsabilité de leur acheminement ultérieur;
- la compagnie maritime; ou
- le représentant de la personne ou de la compagnie.

Les douanes peuvent accepter des documents commerciaux ou informatiques à condition qu'ils contiennent les informations requises. Parmi les documents commerciaux valables, figurent:

- les connaissements;
- les manifestes de conteneur;
- les listes de chargement;
- les manifestes; et
- les feuilles d'expédition (sur systèmes d'inventaire informatisés).

Il convient de contacter le bureau de douane du lieu de déchargement pour déterminer quels documents commerciaux sont valables.

En principe, la présentation et la déclaration sommaire ont lieu en même temps. Si les formalités nécessaires à l'affectation d'une destination douanière aux marchandises (mise en libre pratique, placement sous régime suspensif, destruction, réexportation, etc.) sont accomplies avant qu'il ne faille établir la déclaration sommaire, les douanes peuvent dispenser de déposer la déclaration sommaire. Il convient de contacter le bureau de douane du lieu de déchargement pour déterminer si une dispense est valable.

Les opérations d'allègement sont-elles autorisées?

Oui. S'il est nécessaire de transférer en mer la cargaison d'un navire importateur, mouillant en eau profonde, sur des navires plus petits (allèges pour déchargement à terre par exemple), les douanes peuvent autoriser de telles opérations. Il convient de contacter le bureau de douane du lieu de déchargement pour convenir des procédures de transport des marchandises vers un appontement agréé. Les douanes fixent les conditions et précisent l'itinéraire que les marchandises doivent respecter.

Y a-t-il des restrictions à la circulation des marchandises après leur déchargement?

Oui. Après présentation et dépôt de la déclaration sommaire, les marchandises ont le statut de marchandises en dépôt temporaire jusqu'à ce qu'il leur soit affecté une destination douanière (mise en libre pratique, par exemple). Aussi longtemps qu'elles sont en dépôt temporaire, les marchandises ne peuvent être enlevées, ouvertes ou examinées sans l'autorisation des douanes, et doivent être manipulées selon des modalités qui garantissent leur intégrité. Elles ne peuvent être stockées que dans des lieux agréés par les douanes appelés «magasins de dépôt temporaire».

Les appontements et entrepôts de transit des ports peuvent être agréés comme lieux de dépôt temporaire sous certaines conditions. Des informations détaillées sur ces conditions peuvent être obtenues auprès des autorités douanières nationales des États membres.

Parcours C:

MARCHANDISES INTRODUITES DANS LA CE ET PLACÉES EN ZONE FRANCHE AVANT DÉDOUANEMENT ET MISE EN LIBRE PRATIQUE

Qu'est-ce qu'une zone franche?

Une zone franche est une zone spéciale appartenant au territoire douanier de la Communauté dans laquelle:

- les marchandises non communautaires sont considérées, pour l'application des droits à l'importation et des mesures de politique commerciale, comme se trouvant hors du territoire douanier de la Communauté, pour autant qu'elles ne soient pas mises en libre pratique, ni placées sous un régime donnant naissance à une dette douanière, ni utilisées ou consommées à l'intérieur de la zone. Le paiement de la TVA est suspendu aussi longtemps que les marchandises restent dans la zone, mais la fourniture de biens et de services y est en général soumise à la TVA.
- les marchandises communautaires peuvent être considérées, avant même leur exportation physique, comme ayant été exportées du fait de l'application de mesures normalement appliquées à l'exportation (par exemple, restitution à l'exportation, remboursement ou remise de droits de douane).

Quels types de zones franches existe-t-il?

Les zones franches diffèrent selon les modalités de contrôle douanier. Globalement, les zones franches peuvent être contrôlées de deux façons⁸:

- Lorsque la zone franche est un espace clos, les contrôles reposent essentiellement sur la frontière physique constituée par la clôture. Dans ce cas, la zone franche est classée comme zone franche de "type de contrôle I".
- Lorsque la zone franche est un espace ouvert, les contrôles sont effectués conformément aux exigences du régime de l'entrepôt douanier. Dans ce cas, la zone franche est classée comme zone franche de "type de contrôle II".

Quelles sont les marchandises qui peuvent être placées en zone franche?

En général, tous les types de marchandises peuvent être stockés en zone franche, indépendamment de la nature, de la qualité ou de l'origine de la marchandise, sans préjudice d'autres exigences réglementaires (exclusion de marchandises soumises à restriction pour raisons de sécurité, etc.). En outre, les autorités douanières peuvent exiger que les marchandises qui présentent un risque, qui sont susceptibles d'altérer d'autres marchandises ou qui nécessitent, pour d'autres motifs, des installations particulières soient placées dans des locaux spécialement équipés pour les recevoir.

⁸ Articles 166 à 181 du CDC et articles 799 à 814 des DACDC. La liste des zones franches figure au JO C 50/2002.

PROCÉDURE

Placement des marchandises en zone franche

Type de contrôle I: les marchandises sont généralement placées en zone franche de «type de contrôle I» du fait de leur entrée physique dans la zone en provenance directe d'un pays tiers par voie maritime. En général, l'entrée de marchandises dans une zone franche de type de contrôle I ne donne lieu ni à présentation aux autorités douanières ni à déclaration en douane.

Type de contrôle II: les marchandises placées en zone franche de «type de contrôle II» doivent faire l'objet d'une présentation en douane (avec dépôt d'une déclaration sommaire) et d'une déclaration en douane. Les marchandises ne sont pas considérées comme des marchandises de zone franche du simple fait de leur entrée physique dans la zone franche de type II.

Fonctionnement des zones franches

Type de contrôle I: lorsque des marchandises sont placées en zone franche, elles doivent être enregistrées dans la «comptabilité matières» pour agrément par les autorités douanières. Cette comptabilité matières doit permettre aux autorités douanières d'identifier les marchandises et consigner leurs mouvements. À cet effet, la comptabilité matières doit comporter des indications telles que désignation des marchandises, quantité, éléments de référence des documents de transport.

Si les marchandises sont simplement transbordées à l'intérieur d'une zone franche, elles ne doivent pas être portées sur la comptabilité matières. Toutefois, les documents relatifs à l'opération doivent pouvoir être produits à la demande des douanes.

Type de contrôle II: lorsque des marchandises sont placées en zone franche de type de contrôle II, elles doivent aussi être enregistrées dans la «comptabilité matières» afin de permettre aux autorités douanières d'identifier les marchandises et de contrôler leurs mouvements. Cependant, l'information est beaucoup plus détaillée que pour le contrôle de type I car l'ensemble des contrôles douaniers repose sur cette comptabilité. Par conséquent, la comptabilité matières doit contenir des informations telles que:

- énonciations des déclarations en douane;
- modalités d'affectation d'une autre destination douanière aux marchandises; ou
- informations relatives à l'enlèvement temporaire, etc.

Sortie des marchandises d'une zone franche

Lorsque des marchandises sortent d'une zone franche afin d'être mises en libre pratique, la procédure applicable est la même que pour le parcours B. Si les marchandises sont placées sous régime de transit, la procédure applicable est la même que pour le parcours E. Sauf exception, aucune déclaration en douane n'est nécessaire pour les marchandises non communautaires qui sont réexportées à partir d'une zone franche. Dans ce cas, la notification préalable aux autorités douanières suffit. Cette notification est inutile en cas de réexportation de marchandises non communautaires qui ne sont pas déchargées ou qui sont transbordées. Si des marchandises communautaires sont exportées à partir d'une zone franche, la procédure applicable est la même que pour le parcours D.

Parcours D:

MARCHANDISES EXPORTÉES À PARTIR DE LA CE

Dans quels cas les déclarations d'exportation sont-elles nécessaires?

Les déclarations d'exportation sont nécessaires pour les marchandises communautaires exportées vers un pays non communautaire ou vers une partie du territoire douanier communautaire où les dispositions de la directive 77/388/CE (TVA) ne sont pas applicables.

Elles servent

- au paiement de tout droit d'exportation;
- aux demandes de restitution à l'exportation;
- au remboursement ou à la remise de certaines taxes comme la TVA;
- au contrôle du mouvement des marchandises faisant l'objet de licence, d'interdiction ou de restriction et
- à l'établissement de statistiques officielles sur les échanges.

Quelle est la différence entre le bureau d'exportation et le bureau de sortie?

Le bureau **d'exportation** est le bureau de douane où la déclaration d'exportation est présentée. Le bureau de sortie de marchandises exportées par voie maritime est le dernier bureau de douane en relation avec le navire avant que les marchandises ne quittent le territoire douanier de la CE. Cependant, dans le cadre d'un contrat de transport unique, le bureau de douane de sortie est le bureau de douane de l'endroit où une compagnie maritime prend les marchandises à sa charge dans le cadre d'un contrat de transport unique afin de les acheminer vers un pays tiers. Un bureau de douane peut être à la fois un bureau d'exportation et un bureau de sortie.

PROCEDURES NORMALES ET PROCEDURES SIMPLIFIEES

Comme c'est le cas pour l'importation de marchandises dans l'UE ou pour le transport entre États membres de l'UE, il est possible de recourir, pour l'exportation de marchandises, à des procédures normales et des procédures simplifiées sous certaines conditions (voir l'annexe II concernant les procédures simplifiées).

Procédure normale

Le déclarant doit présenter les marchandises, la déclaration d'exportation et, si nécessaire, l'autorisation ou la licence d'exportation au bureau d'exportation:

- où l'exportateur est établi; ou
- où les marchandises sont emballées ou chargées pour l'exportation.

Les exceptions à cette règle doivent être dûment motivées. Il peut s'agir:

- d'une modification de contrat et

- d'un détournement des marchandises de leur destination initiale.

Le fait qu'un bureau de douane ait été fermé au moment de l'exportation **ne peut être** invoqué comme motif valable pour déposer la déclaration d'exportation à un autre endroit.

Le bureau de douane auquel les marchandises et la déclaration d'exportation ont été présentées autorise l'exportation des marchandises à la condition qu'elles quittent le territoire douanier de la CE dans l'état dans lequel elles se trouvaient lorsque la déclaration a été acceptée. L'exemplaire 3 de la déclaration et des marchandises est finalement présenté au bureau de douane du port de sortie qui vérifie que les marchandises présentées correspondent à celles qui ont été déclarées et supervise leur sortie physique.

Certaines autorités douanières nationales utilisent des systèmes électroniques permettant d'établir les déclarations en douane. Des informations détaillées peuvent être obtenues auprès des autorités douanières nationales des États membres.

Lorsqu'une personne fait une demande de restitution à l'exportation, elle doit:

- déposer la déclaration d'exportation auprès du bureau de douane compétent du lieu où les produits doivent être chargés pour être exportés, et
- en informer ce bureau de douane au moins 24 heures avant le début des opérations de chargement, à moins que les autorités douanières ne fixent un autre délai, et préciser la durée prévue du chargement.

Dans ce cas, le lieu de chargement est:

- s'il s'agit de marchandises exportées en conteneurs, le lieu où elles sont chargées dans les conteneurs,
- s'il s'agit de marchandises exportées en vrac, sacs, cartons, boîtes, bouteilles, etc., le lieu de chargement du moyen de transport quittant le territoire douanier de la CE.

En quoi la date d'acceptation d'une déclaration d'exportation est-elle importante?

La date effective du régime d'exportation est la date d'acceptation par les douanes de la déclaration d'exportation déposée. Les marchandises ne doivent pas quitter le lieu de présentation jusqu'à l'octroi de la mainlevée par les douanes et elles restent sous surveillance douanière jusqu'à ce qu'elles quittent le territoire douanier de la Communauté. **La date d'acceptation est importante car elle peut avoir des conséquences sur l'imposition ou la restitution à l'exportation ou sur les formalités de licence.**

Quelle est la procédure applicable aux exportations quittant la Communauté via un autre État membre?

Lorsque des marchandises arrivent à un bureau de sortie d'un État membre sans preuve que la déclaration d'exportation a été acceptée par le bureau de douane d'exportation compétent, leur dédouanement risque d'être retardé. Faute de motif valable, les formalités d'exportation devront être accomplies auprès du bureau de douane d'exportation compétent, ce qui suppose que les marchandises y seront renvoyées aux fins de présentation.

Si des marchandises sont déclarées à l'exportation dans un État membre mais quittent le territoire douanier de la CE via un autre État membre, l'exemplaire 3 du DAU visé doit

normalement accompagner les marchandises au bureau de sortie (afin d'indiquer que les formalités d'exportation ont déjà été effectuées pour l'envoi vers le pays d'exportation).

Néanmoins, si des marchandises exportées par voie maritime sont prises en charge par la compagnie maritime dans le cadre d'un contrat de transport unique, c'est le bureau compétent du lieu de prise en charge qui est également le bureau de sortie.

Il n'est pas nécessaire que l'exemplaire 3 du DAU accompagne les marchandises au-delà du bureau de sortie. Le document de transport (par exemple, le bordereau de livraison ou le manifeste) sera visé par les douanes avec la mention "EXPORTATION" à l'encre rouge au bureau de sortie. Cela constituera la preuve que les marchandises ont été dédouanées ainsi que la preuve commerciale qu'elles ont été exportées à partir de la Communauté.

Exportation de marchandises après transit communautaire

Dans les cas où l'exportation de marchandises exige de recourir au régime de transit à travers la Communauté, le bureau de départ doit viser **tous** les exemplaires du document de transit avec la mention «EXPORTATION» à l'encre rouge. Ensuite, l'exemplaire 3 du DAU est également visé et remis à la personne qui présente les marchandises.

Remarque: Les documents ou règles établissant le statut ne peuvent pas être utilisés concernant les marchandises pour lesquelles les formalités d'exportation ont été accomplies (à l'exception des exportations à destination d'un pays de l'AELE ou de Visegrad placées sous un régime de transit T2) ou qui ont été placées sous le régime du perfectionnement actif (système du rembours⁹).

Interdiction ou restriction à l'exportation de certaines marchandises

Il y a des marchandises dont l'exportation est interdite ou restreinte. Des informations détaillées peuvent être obtenues auprès des autorités douanières nationales des États membres.

⁹ Marchandises en l'état ayant fait l'objet de formalités douanières pour l'exportation vers des pays tiers afin d'apurer le régime du perfectionnement actif en vue d'obtenir le remboursement ou la remise des droits de douane.

Parcours E:

MARCHANDISES TRANSPORTÉES À TRAVERS LE TERRITOIRE DE LA CE SOUS LE RÉGIME DU TRANSIT DOUANIER OU UN AUTRE RÉGIME SUSPENSIF

Si des marchandises non communautaires arrivent à un point d'entrée mais sont destinées à être mises en libre pratique dans un autre endroit, elles doivent être placées sous *régime de transit*.

Quelle est la fonction du régime de transit?

Le transit est un régime douanier important permettant aux transporteurs et importateurs de faire traverser à des marchandises un territoire donné sans payer les droits normalement exigibles ni être soumises à des mesures de politique commerciale lorsque les marchandises entrent sur ce territoire ou en sortent¹⁰ («transit pur»). Par comparaison avec l'obligation normale de payer, entre autres, des droits à l'importation à seule fin de se les faire rembourser au passage de frontière suivant, le transit constitue un régime administrativement simple et plus économique pour le transport de marchandises à travers plusieurs territoires douaniers.

Il permet aussi de transporter des marchandises à un point du territoire douanier de la CE où les procédures de dédouanement (mise en libre pratique en tant que marchandises communautaires) seront effectuées (transit «intérieur» ou «de proximité»). Ce type de transit est particulièrement intéressant pour la Communauté où un territoire douanier unique coexiste avec de multiples territoires fiscaux. Sous ce régime de transit, les marchandises peuvent circuler à partir de leur point d'entrée dans la Communauté jusqu'au bureau de dédouanement du pays où les obligations douanières et fiscales locales sont acquittées.

Outre ces deux fonctions principales, le régime de transit a pour objet de permettre le transfert, d'un point à un autre du territoire douanier, de marchandises qui sont soumises ou viennent d'être soustraites à un autre régime suspensif (mais il existe d'autres régimes de transfert).

Les règles du transit s'appliquent jusqu'à ce que les marchandises atteignent un *bureau de destination* agréé (ou un destinataire agréé). Les marchandises peuvent être placées sous le *régime du transit communautaire* lorsqu'elles entrent dans la Communauté ou sous le *régime du transit international*¹¹ avant d'entrer dans la Communauté.

QUELS TYPES DE TRANSIT DOUANIER EXISTE-T-IL DANS LA CE?

Transports Internationaux Routiers (TIR)

En vertu de la législation communautaire, le régime de transit TIR ne peut s'appliquer, dans la Communauté, qu'à une opération de transit qui

- a son origine et sa destination hors de la Communauté,
- concerne des envois de marchandises qui doivent être déchargées sur le territoire douanier de la Communauté et qui sont acheminées avec des marchandises devant être déchargées dans un pays tiers;

¹⁰ Voir ci-dessus.

¹¹ Transit commun ou TIR en principe.

- ou est effectuée entre deux points de la Communauté à travers le territoire d'un pays tiers. Comme les services multimodaux porte-à-porte empruntent de nombreuses routes maritimes à courte distance, le recours aux TIR est souvent intéressant pour ce secteur d'activité. Le régime TIR implique de délivrer des carnets TIR afin de permettre aux marchandises voyageant dans des véhicules routiers ou des conteneurs scellés par les douanes de traverser un ou plusieurs pays, en cours de route vers leur destination, en étant soumises à des formalités de douane réduites.

Les dispositions relatives au régime TIR n'affectent en rien l'obligation de fournir des déclarations d'exportation sur le DAU.

Le carnet TIR est à la fois un document douanier et une garantie. Un numéro de référence individuel est associé à chaque carnet TIR, lequel comprend 4, 6, 14, ou 20 volets selon le nombre de pays qui peuvent être traversés (pays de départ et d'arrivée compris). Cela signifie qu'un carnet à 6 volets, par exemple, est valable pour une opération de transit à travers 3 pays au maximum.

Chaque carnet TIR individuel est valable pour une seule opération de transit et, lorsque celle-ci a été menée à son terme, le bureau de douane de destination des marchandises rend au chauffeur le carnet TIR dûment visé.

Utilisation d'un carnet TIR pour attester le statut communautaire

Lorsque des marchandises ayant le statut communautaire sont transportées dans le cadre d'un carnet TIR, le déclarant doit faire figurer le code "T2L" à la rubrique réservée à la description des marchandises et apposer sa signature sur tous les volets correspondants du carnet, puis le faire viser aux autorités compétentes.

Si le carnet TIR couvre à la fois des marchandises communautaires et des marchandises non communautaires, les deux catégories de marchandises doivent être signalées séparément, le code "T2L" étant réservé aux marchandises communautaires.

Transit communautaire

Le régime du transit communautaire ne concerne que les mouvements de marchandises à **l'intérieur** de la Communauté¹². C'est le régime de transit le plus fréquemment utilisé dans la Communauté.

Le transit communautaire est un régime douanier suspensif qui permet à des marchandises non communautaires de circuler d'un point à un autre à l'intérieur de la Communauté et qui autorise l'envoi de marchandises dont le statut communautaire peut être attesté à destination ou en provenance d'une partie, ou entre des parties du territoire douanier communautaire où les dispositions de la directive 77/388/CE (TVA) ne sont pas applicables.

Le régime du transit communautaire est géré par les administrations douanières des différents États membres par l'intermédiaire d'un réseau de bureaux de douane appelés bureaux de départ, bureaux de garantie, bureaux de passage et bureaux de destination.

Le régime du transit communautaire débute au bureau de départ et s'achève lorsque les marchandises et la déclaration de transit¹³ sont présentées au bureau de destination (ou au

¹² Et, avec certaines exceptions, à destination d'Andorre et de Saint Marin.

destinataire agréé). Un exemplaire de la déclaration de transit, ayant fait l'objet d'un accusé de réception officiel, est ensuite retourné par les douanes au bureau de départ (ou à un organisme central dans l'État membre de départ). À la réception de cet exemplaire, les douanes de l'État membre de départ apurent la déclaration de transit et dégagent le principal obligé de sa responsabilité à moins qu'une irrégularité ait été constatée.

¹³ Par "déclaration de transit", on entend: 1. l'acte par lequel une personne manifeste, selon les modalités requises, sa volonté de placer des marchandises sous le régime du transit; et 2. le(s) document(s) utilisé(s) comme déclaration de transit, c'est-à-dire les "exemplaires de la déclaration de transit".

Les services de transport maritime à courte distance peuvent recourir, le cas échéant, à la procédure normale de transit communautaire. Ils sont aussi la possibilité de recourir à des procédures de transit simplifiées (voir annexe III).

Dans quels cas le régime du transit communautaire est-il obligatoire?

Le régime du transit communautaire est obligatoire pour:

- les marchandises non communautaires qui ne sont pas mises en libre pratique ni placées sous un autre régime douanier leur permettant de circuler à l'intérieur de la Communauté ("procédure T1"); et
- les marchandises communautaires qui sont
 - à destination ou en provenance d'une partie, ou entre des parties du territoire douanier communautaire où les dispositions de la directive 77/388/CE (TVA) ne sont pas applicables ("procédure T2").

Transit commun¹⁴

Le régime du transit commun, très semblable au régime du transit communautaire, permet le transit des marchandises entre les **15 États membres de l'UE, les pays de l'AELE et les pays de Visegrad**¹⁵. Les opérateurs économiques peuvent recourir au régime du transit commun pour faciliter la circulation de marchandises d'une partie contractante à une autre, mais **ils n'ont pas l'obligation de le faire**. (Voir l'annexe IV).

Lorsque la procédure de transit commun est utilisée pour des marchandises communautaires soumises à une mesure communautaire impliquant leur exportation vers un pays de l'AELE ou un pays tiers à travers le territoire d'un pays de l'AELE, par exemple les marchandises relevant de la politique agricole commune (PAC), elles doivent être placées sous le régime de la "procédure T1".

Il faut préciser que, sous le régime du transit commun, il n'existe ni "services réguliers de transport maritime agréés" ni procédures de transit simplifiées pour le transport maritime.

Qu'est ce que la procédure normale de transit douanier ?

Il s'agit de la procédure que doit utiliser un opérateur qui n'a pas encore de relevé d'activité, ne peut prétendre à aucune procédure simplifiée ou est un utilisateur occasionnel du régime de transit. La procédure de transit normale implique:

- la présentation des marchandises en douane aux fins de contrôle lorsque la déclaration de transit est effectuée;
- la présentation des marchandises et des documents d'accompagnement à tous les bureaux de passage et au bureau de destination;
- le recours à une garantie valable pour une seule opération de transit et couvrant le montant total des droits de douane et autres taxes exigibles ("garantie isolée");

¹⁴ Convention CE/AELE, du 20 mai 1987, relative à un régime de transit commun.

¹⁵ Pays membres de l'Association européenne de libre-échange: Islande, Norvège, Suisse et Liechtenstein.
Pays membres de Visegrad: Hongrie, Pologne, République tchèque et Slovaquie.

- l'obligation de sceller le moyen de transport ou le conteneur aux fins d'identification;
- l'obligation de suivre un itinéraire économiquement justifié voire (dans le cas de marchandises présentant un plus grand risque de fraude) un itinéraire déterminé;
- la fixation d'un délai, tenant compte de l'itinéraire suivi et du moyen de transport utilisé, dans lequel les marchandises doivent avoir été présentées au bureau de destination.

Rôle du principal obligé

Le principal obligé est l'une des pièces maîtresses du transit communautaire. Il s'agit de l'opérateur qui est responsable de l'opération de transit.

Le principal obligé manifeste sa volonté d'effectuer une opération de transit en établissant une déclaration de transit. Il est responsable de la présentation des marchandises intactes (sous scelllements intacts, le cas échéant) ainsi que de la déclaration de transit au bureau de destination (ou au destinataire agréé) dans un délai fixé. Il est également responsable du paiement de tous les droits et autres taxes devenus exigibles en cas d'irrégularité constatée. Le principal obligé est tenu de fournir une garantie couvrant le montant des droits et autres taxes suspendus durant la circulation des marchandises, à moins qu'il y ait dispense de garantie.

Il est dans le propre intérêt du prestataire de service de s'assurer que ses clients lui ont remis un justificatif écrit de tous les envois, ainsi que le statut de la cargaison¹⁶.

PROCEDURES SIMPLIFIEES DE TRANSIT DOUANIER

Comme le transit est uniquement requis pour les marchandises T1 ou T2F transportées par "service régulier de transport maritime agréé", seuls ces derniers services peuvent prétendre recourir à des procédures de transit simplifiées pour autant qu'ils répondent aux critères ci-après.

Quels sont les critères généraux d'utilisation d'une procédure simplifiée?

Il faut préciser que seul un "service régulier de transport maritime agréé" peut prétendre recourir à des procédures de transit simplifiées pour autant qu'il réponde aux critères suivants:

- la personne qui fait la demande d'autorisation est établie dans la Communauté, et
- le prestataire de service utilisera régulièrement le régime du transit ou peut démontrer aux douanes qu'il est en mesure de satisfaire aux obligations, ou, en tant que destinataire agréé, il réceptionne régulièrement des marchandises qui ont été placées sous le régime du transit, et
- le prestataire de service n'a commis aucune infraction grave ou répétée à la législation douanière ou fiscale, et
- les douanes sont en mesure de superviser le régime de transit et d'effectuer des contrôles sans démarches administratives excessives, et

¹⁶ Les prestataires de service peuvent envisager de percevoir une indemnité, au cas où leurs clients leur transmettraient des informations incorrectes, afin de pouvoir récupérer les taxes éventuellement prélevées par les douanes.

- le prestataire de service conserve des documents qui permettent aux autorités douanières d'effectuer des contrôles effectifs.

Quelles simplifications existe-t-il?

Pour autant que toutes les conditions aient été remplies, le «service régulier de transport maritime agréé» peut être autorisé à recourir à l'une des simplifications suivantes¹⁷:

- garantie globale ou dispense de garantie;
- listes de chargement spéciales;
- scellements d'un type spécial;
- exemption de l'obligation de suivre un itinéraire déterminé pour les marchandises présentant un plus grand risque de fraude;
- expéditeur agréé et destinataire agréé;
- simplifications de transit particulières pour le transport maritime (niveau 1 ou niveau 2);
- simplifications supplémentaires pouvant être accordées en vertu d'accords bilatéraux ou multilatéraux entre pays.

Garantie globale et dispense de garantie¹⁸

La garantie de transit normale est une garantie isolée couvrant une seule opération de transit. Toutefois, sous certaines conditions, un opérateur peut être autorisé à recourir à une garantie globale ou à une dispense de garantie valable pour plusieurs opérations de transit.

Les "services réguliers de transport maritime agréés" déjà autorisés à recourir aux procédures de transit simplifiées de niveau 1 ou 2 ne doivent pas fournir de garantie pour les marchandises T1 ou T2F dont ils assurent le transport.

Si le principal obligé d'un régime de transit communautaire est une administration publique (qu'il s'agisse d'une personne morale assujettie au droit public ou de tout autre organisme régi par le droit public), aucune garantie n'est exigible. Néanmoins, si l'administration publique est régie par le droit privé (par exemple, société à responsabilité limitée ou société anonyme), la dispense de garantie ne s'applique plus¹⁹.

Les organisations internationales peuvent également bénéficier d'une dispense de garantie si elles remplissent les conditions suivantes:

- avoir été instituées par des États dont l'un au moins est membre des Communautés européennes;
- ne pas exercer d'activité économique concurrençant les activités d'une entreprise privée établie dans la Communauté.

¹⁷ Il est bon de noter que ces simplifications ne sont pas toutes pertinentes pour les services réguliers de transport maritime agréés. Néanmoins, elles sont mentionnées car d'autres modes de transport peuvent être utilisés dans un contexte intermodal dont fait partie le transport maritime à courte distance.

¹⁸ Articles 379 à 384 des DACDC.

¹⁹ Article 189, paragraphe 4, du CDC.

Listes de chargement spéciales

Les autorités compétentes peuvent autoriser les principaux obligés à utiliser des listes de chargement spéciales qui ne satisfont pas à toutes les exigences normales des listes de chargement²⁰.

Pour bénéficier de cette simplification, les listes de chargement doivent répondre aux critères suivants:

- (1) être établies par des entreprises dont les écritures sont basées sur un système intégré de traitement électronique ou automatique des données;
- (2) être conçues et remplies de façon à pouvoir être exploitées sans difficultés par les autorités compétentes.

Scellements spéciaux²¹

Les autorités douanières peuvent autoriser les principaux obligés à utiliser des types spéciaux de scellement sur leurs moyens de transport ou colis, types de scellement qui sont spécifiés sur l'autorisation. Cette simplification ne s'applique qu'aux opérations de transit ayant leur origine dans le pays où l'autorisation a été délivrée. L'autorisation d'utiliser des scellements d'un type spécial doit être présentée chaque fois que le bureau de départ en fait la demande.

Exemption de l'obligation de suivre un itinéraire déterminé pour les marchandises à risque²²

Les autorités compétentes peuvent exempter les principaux obligés de l'obligation de suivre un itinéraire déterminé garantissant que les autorités douanières puissent localiser les envois à tout moment.

L'autorisation ne peut être utilisée que pour les opérations de transit ayant leur origine dans le pays qui l'a accordée.

L'autorisation doit être établie en deux exemplaires au moins, dont l'un est conservé par les autorités compétentes. L'autorisation doit être présentée chaque fois que le bureau de départ en fait la demande.

Expéditeur agréé

Un expéditeur agréé est une personne autorisée par les autorités compétentes à effectuer des opérations de transit sans présenter les marchandises ni les déclarations de transit correspondantes au bureau de départ.

Pour avoir la qualité d'expéditeur agréé, l'opérateur doit remplir les conditions générales et, en plus, détenir une garantie globale ou une dispense de garantie²³.

En vertu de la législation relative au transit, l'expéditeur agréé est tenu d'utiliser des procédés informatiques pour communiquer avec le bureau de départ et déposer les documents de transit dès que le bureau de départ est relié au Nouveau système de transit informatisé (NSTI).

²⁰ Article 385 et annexe 44 bis des DACDC.

²¹ Article 386 et annexe 46 bis des DACDC.

²² Article 387 des DACDC.

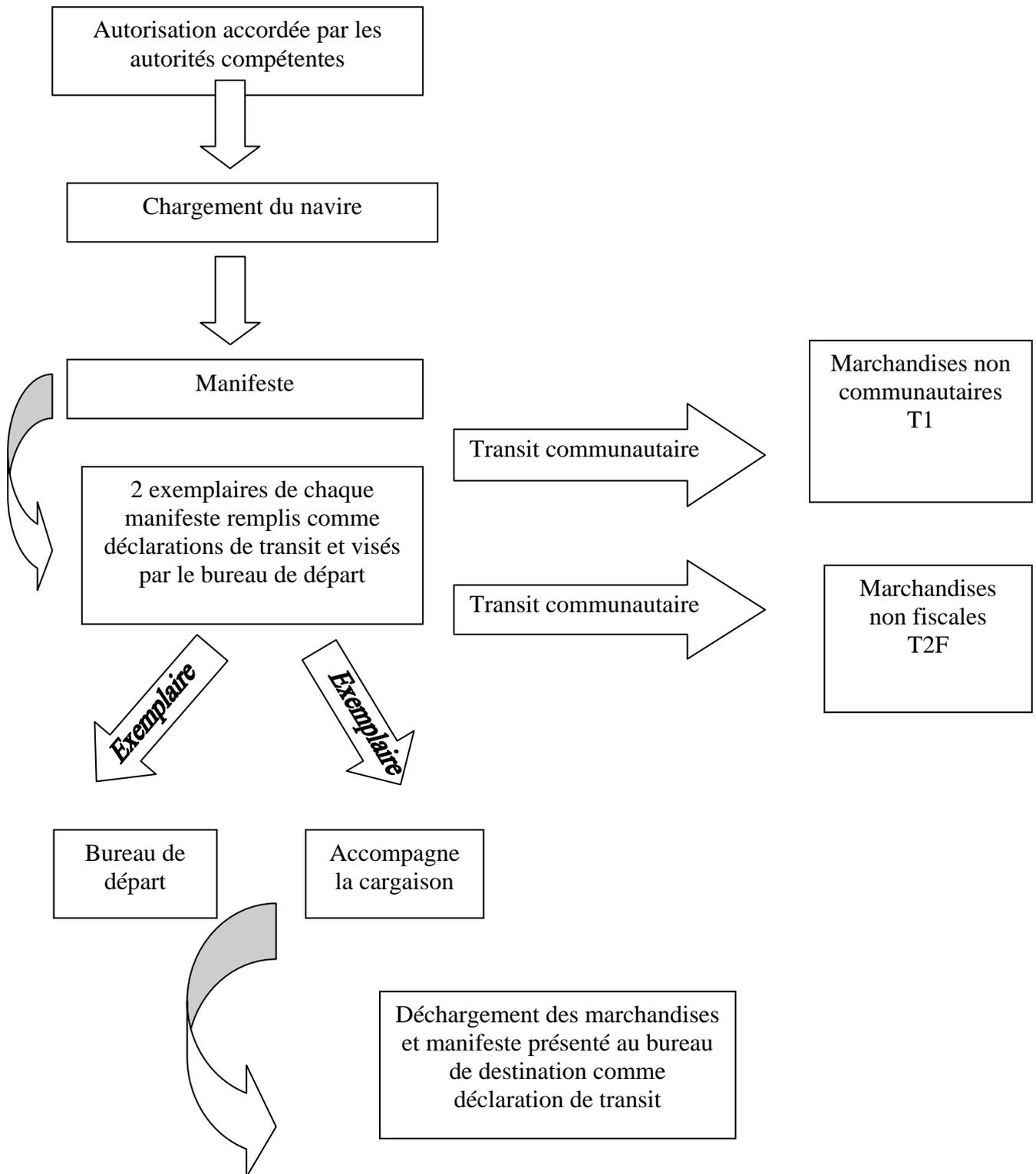
²³ Article 398 des DACDC.

Cependant, les expéditeurs dont l'agrément initial est antérieur au 31 mars 1999 ne sont pas tenus d'utiliser ces procédés informatiques avant une date à définir par les autorités douanières ni, au plus tard, avant le 31 mars 2004.

Destinataire agréé

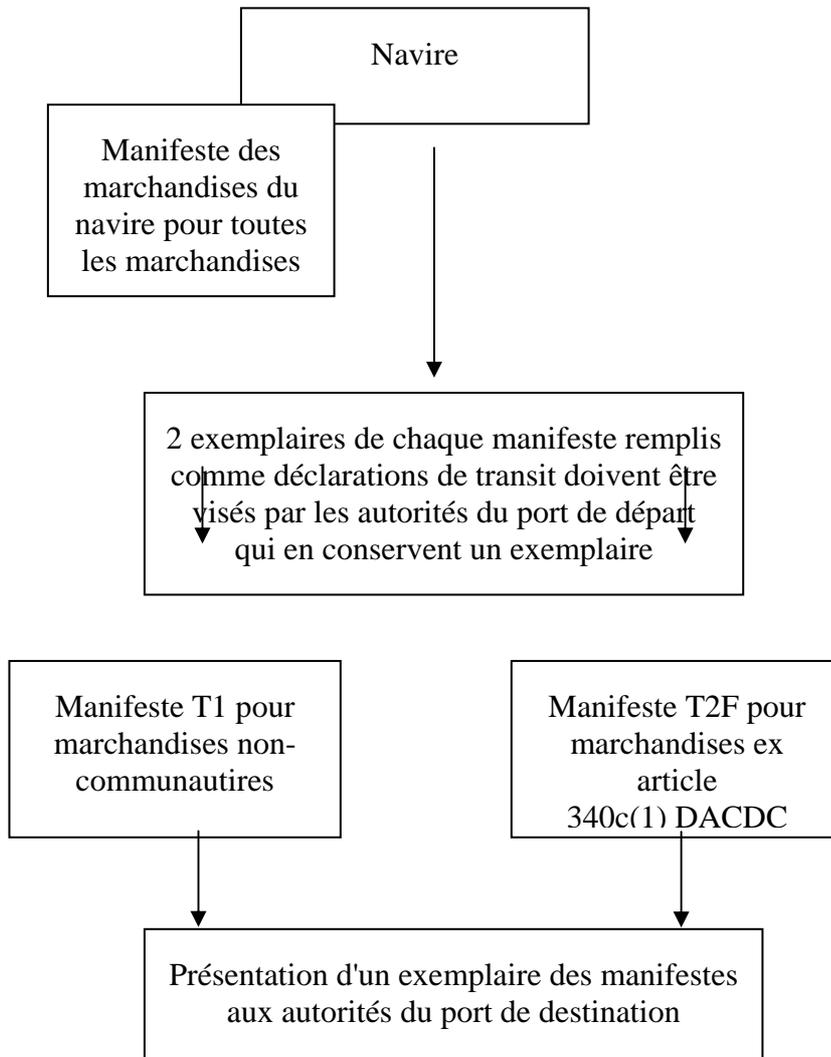
Cette simplification permet aux opérateurs de réceptionner des marchandises dans leurs locaux, ou tout autre endroit déterminé, sans devoir présenter les marchandises ni les exemplaires 4 et 5 de la déclaration de transit au bureau de destination.

Procédure simplifiée de niveau I - Manifeste(s)
Services réguliers de transport maritime agréés **UNIQUEMENT**
Aucune garantie requise
Compagnie maritime = Principal obligé
Manifeste individuel = Déclaration de transit



Service régulier de transport maritime agréé seulement

Aucune garantie requise
Compagnie maritime = principal
Manifeste individuel = déclaration de transit



SIMPLIFICATION - NIVEAU 1²⁴.

Un "service régulier de transport maritime agréé" souhaitant recourir à une procédure simplifiée de niveau 1 doit en demander l'autorisation aux autorités compétentes. La compagnie maritime doit assumer la fonction de principal obligé relativement aux mouvements en question, respecter la réglementation en matière de transit et utiliser le manifeste de transport maritime comme déclaration de transit.

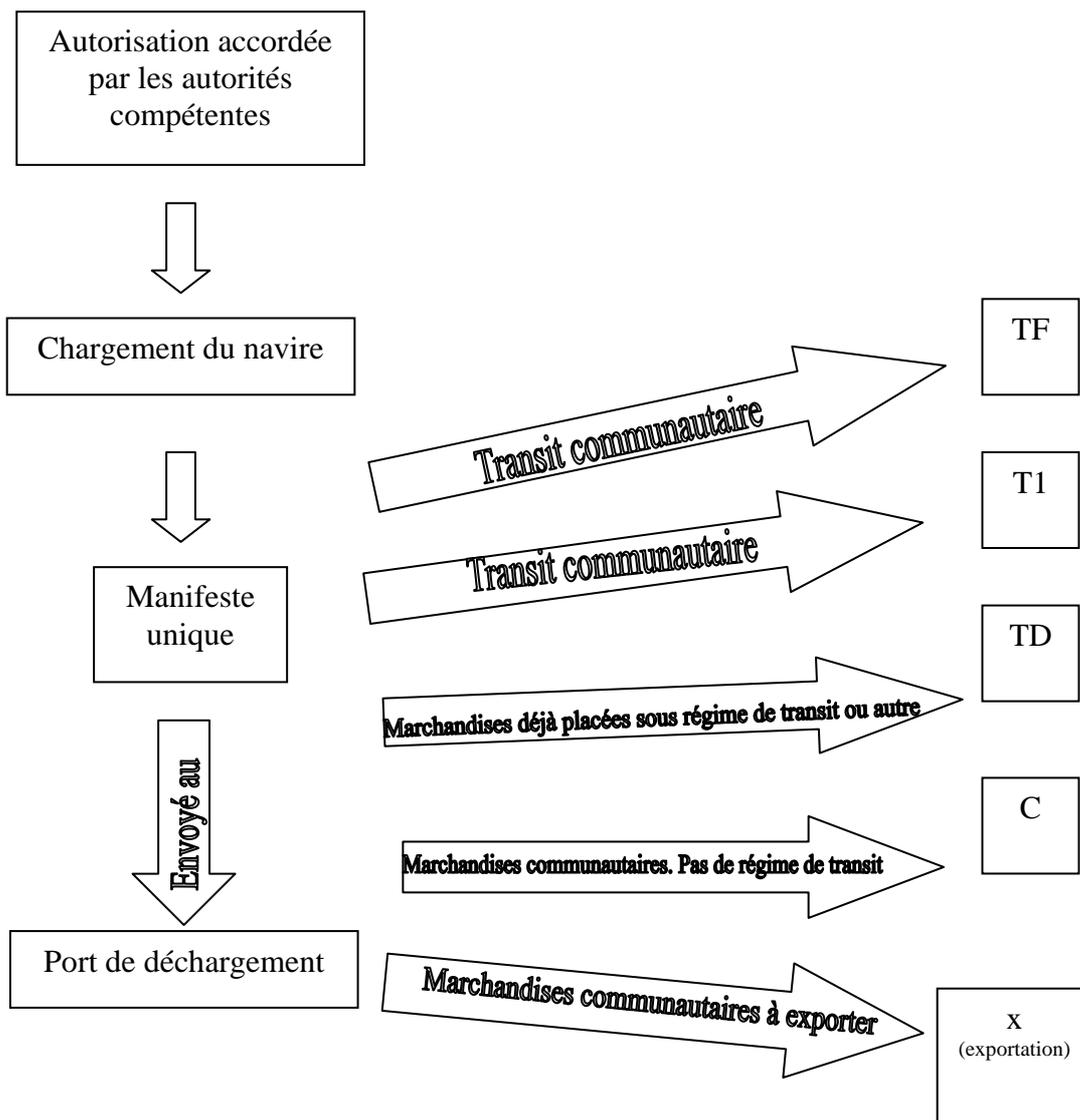
Lorsqu'une opération de transport concerne à la fois des marchandises placées sous le régime du transit communautaire externe et des marchandises sous le régime du transit communautaire interne, il convient d'utiliser un manifeste distinct pour chaque catégorie de marchandises.

Le manifeste doit contenir les informations suivantes:

- la date et la signature d'un représentant habilité de la compagnie maritime;
- le code "T1" ou "T2F" indiquant le type de déclaration de transit;
- le nom et l'adresse complète de la compagnie maritime;
- l'identité du navire;
- le lieu de chargement et le lieu de déchargement; pour chaque envoi :
- pour chaque envoi:
 - la référence au connaissance,
 - le nombre, la nature, les marques et numéros des colis,
 - la désignation commerciale normale des marchandises, comprenant tous les détails nécessaires à leur identification,
 - la masse brute en kilogrammes des marchandises et,
 - le cas échéant, le numéro des conteneurs.

²⁴ Article 447 des DACDC.

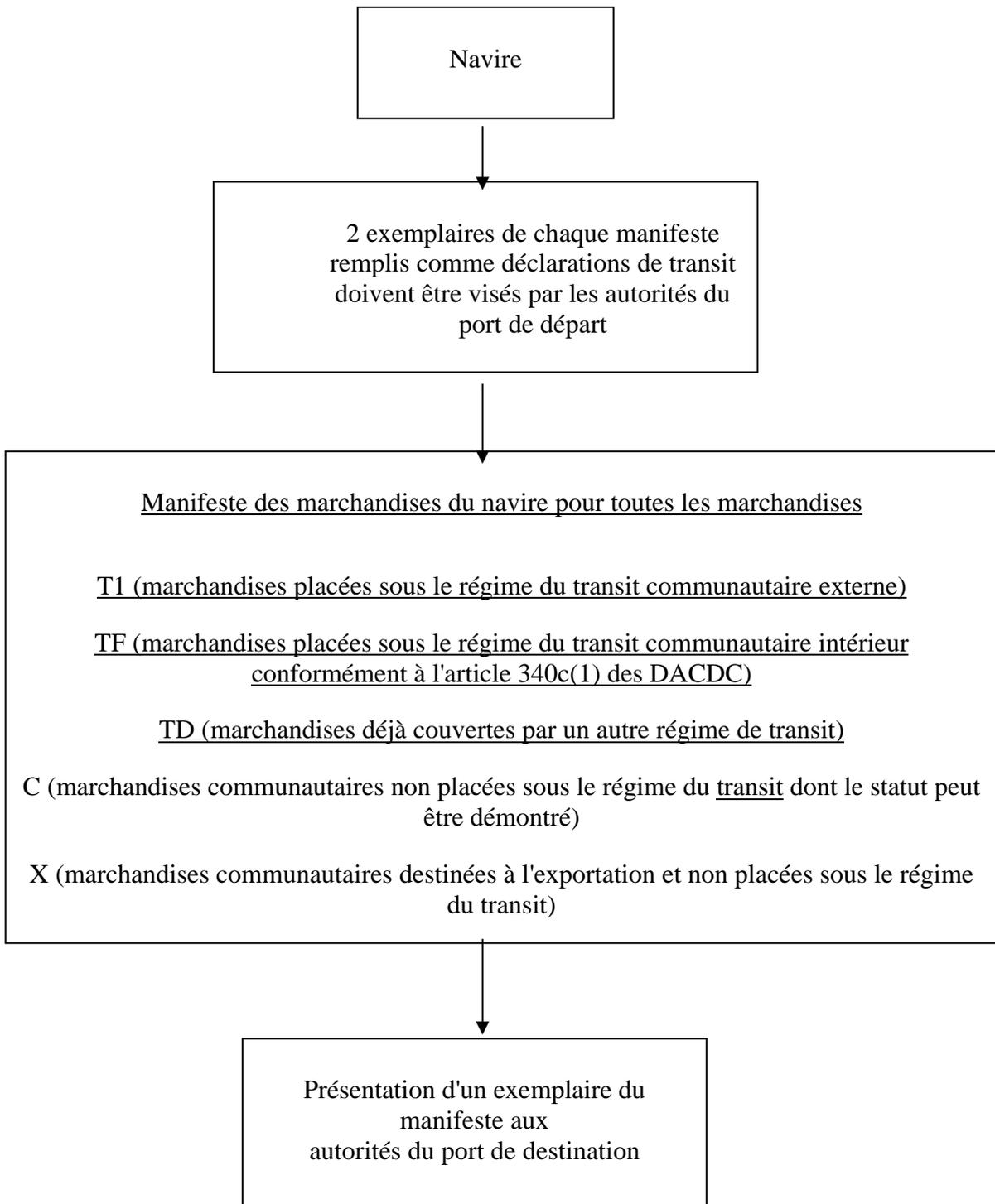
Procédure simplifiée de niveau II - Manifeste unique
Services réguliers de transport maritime agréés **UNIQUEMENT**
Aucune garantie requise
Compagnie maritime = Principal obligé
Manifeste unique pour toutes les marchandises = Déclaration de transit



Procédure simplifiée - Niveau II

Service régulier de transport maritime agréé seulement

Aucune garantie requise
Compagnie maritime = principal
Manifeste individuel = déclaration de transit



PROCEDURES DE NIVEAU 2²⁵

Un "service régulier de transport maritime agréé" qui est établi ou représenté sur le territoire douanier de la Communauté peut être autorisé à recourir à une procédure simplifiée de niveau 2 s'il assure un nombre significatif de voyages réguliers intracommunautaires.

La compagnie maritime (principal obligé) est autorisée à utiliser un manifeste unique sur lequel elle indique le statut des marchandises - T1, TF, TD, C (marchandises communautaires) ou X- en regard de chaque rubrique.

Le code "TD" doit être attribué aux marchandises qui sont:

- déjà placées sous un régime de transit officiel (T1, T2, T2F, carnet TIR, carnet ATA, formulaire 302 de l'OTAN, etc.); ou
- transférées sous le régime du perfectionnement actif, sur un exemplaire de l'autorisation délivrée ou des documents commerciaux ou administratifs portant la référence "PA"; ou,
- transportées sous le régime de l'entrepôt douanier ou le régime de l'admission temporaire.

Le code "TD" doit figurer en regard de chaque rubrique du manifeste unique ou du manifeste de groupage. Dans tous les cas, la compagnie maritime doit indiquer, sur le connaissance correspondant ou tout autre document commercial approprié, le code "TD", une référence au régime effectif concerné ainsi que la date du document de transit ou de transfert et le nom du bureau de douane de départ. Le titulaire du régime de transit (ou de transfert) spécifique est responsable des mouvements en question.

La compagnie maritime doit conserver une trace du statut de tous les envois dans ses écritures commerciales et dans les copies des manifestes.

Le régime du transit communautaire est considéré comme apuré sur présentation des manifestes et des marchandises aux autorités douanières du port de destination (port de déchargement).

Le bureau de douane de destination notifie, dans un délai raisonnable, toute infraction ou irrégularité au bureau de départ.

Lorsqu'une preuve du statut figure dans les écritures commerciales de la compagnie au port de départ et qu'il n'y a aucun doute quant au statut communautaire des marchandises à l'arrivée au port de destination, l'indication du statut dans le manifeste vaut autorisation de poursuivre librement l'acheminement des marchandises jusqu'à leur destination communautaire.

Toutefois, les autorités douanières du port de destination doivent vérifier le statut communautaire déclaré en effectuant a posteriori les contrôles appropriés sur la base d'une évaluation des risques et, si nécessaire, en se renseignant auprès des autorités compétentes du port de départ.

²⁵ Article 448 des DACDC.

Y a-t-il d'autres "cas particuliers"?

Lorsque plusieurs envois de marchandises transportées par voie maritime sont réunis en un envoi groupé, chacun des lots de l'envoi fait l'objet d'un contrat entre l'expéditeur et le groupeur. Ce contrat est attesté par la délivrance d'une lettre de transport, connaissance de transitaire maritime du modèle agréé par la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) ou tout autre document commercial convenu entre l'expéditeur et le groupeur.

Le transport maritime de l'envoi groupé est entièrement effectué dans le cadre d'un contrat entre le groupeur et la compagnie maritime. Ce contrat est attesté par un connaissance de transporteur, une lettre de transport maritime ou tout autre document commercial convenu et accepté par la compagnie maritime et le groupeur.

De plus, l'envoi groupé fait l'objet d'un manifeste de groupage établi par le groupeur, manifeste qui consiste en un résumé analytique de tous les colis composant l'envoi et reprend les références de chaque lettre de transport, connaissance ou autre document commercial éventuel.

Lorsqu'une compagnie maritime assure le transport d'un envoi groupé dans le cadre d'un connaissance de transporteur, d'une lettre de transport maritime ou de tout autre document commercial, il est admis que la compagnie maritime ne sache pas forcément quel est le contenu de l'envoi²⁶.

Cela vaut pour autant que

- le groupeur consigne le statut des envois dans ses écritures commerciales;
- le groupeur fournisse à la compagnie maritime une liste de chargement de groupage contenant les informations suivantes:

- (1) le nom et l'adresse complète de la compagnie maritime;
- (2) identité du navire;
- (3) le lieu de chargement;
- (4) le lieu de déchargement;
- (5) référence au connaissance ou à tout autre document commercial;

et, pour chaque envoi:

- (1) le nombre, la nature, les marques et les numéros des colis et la masse brute en kilogrammes;
- (2) la désignation des marchandises, suffisamment détaillée pour permettre leur identification;

²⁶ Tel n'est pas le cas s'il s'agit de transporter des marchandises dangereuses, lesquelles doivent être déclarées séparément.

(3) le numéro des conteneurs, le cas échéant;

- la compagnie maritime attribue le plus élevé des statuts indiqués sur la liste de chargement à toutes les marchandises de l'envoi groupé aux fins de transit communautaire.

Lorsque la compagnie maritime recourt à la procédure de transit simplifiée de niveau 1, le transport de l'envoi groupé doit être indiqué sur le manifeste qui correspond au statut le plus élevé figurant sur la liste de chargement de groupage. Par exemple, si l'envoi groupé comprend des marchandises T1, TD et des marchandises communautaires, il doit être déclaré sur le manifeste T1.

Lorsque la compagnie maritime recourt au niveau 2, elle doit indiquer le plus élevé des statuts figurant sur la liste de chargement en regard de la rubrique "groupage" de son manifeste: par exemple, T1 si l'envoi groupé comprend des marchandises T1; TF si l'envoi comprend à la fois des marchandises TF et C.

Liste des définitions

Affrètement	Location de tout ou partie d'un navire.
Expéditeur agréé	Personne autorisée à effectuer des opérations de transit sans présenter les marchandises ni les déclarations de transit correspondantes au bureau de départ.
Destinataire agréé	Personne autorisée à réceptionner, dans ses locaux ou tout autre endroit déterminé, des marchandises sous régime de transit sans présenter ces marchandises ni les exemplaires 4 et 5 de la déclaration de transit au bureau de destination.
Transit communautaire	Régime douanier suspensif qui permet à des marchandises de circuler d'un point à un autre à l'intérieur de la Communauté.
Code des douanes communautaire (CDC)	Règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil, du 12 octobre 1992, établissant le code des douanes communautaire
Marchandises communautaires	<p>Marchandises qui sont:</p> <ul style="list-style-type: none"> • entièrement obtenues sur le territoire douanier de la Communauté, • importées de pays ou territoires ne faisant pas partie du territoire douanier de la Communauté et mises en libre pratique, • obtenues, dans le territoire douanier de la Communauté, soit à partir de marchandises visées au deuxième tiret exclusivement, soit à partir de marchandises visées aux premier et deuxième tirets;
Territoire douanier de la Communauté	<p>Le territoire douanier de la Communauté comprend:</p> <ul style="list-style-type: none"> – L'Autriche, – la Belgique, – Le Danemark, à l'exception des îles Ferøe et du Groenland – L'Allemagne, à l'exception de l'île d'Helgoland et du territoire de Buesingen, – la Grèce, – la Finlande (avec les îles Åland),

	<ul style="list-style-type: none"> - la France (avec Monaco et les départements d'outremer: Guadeloupe, Martinique, Guyane et Réunion), à l'exception des territoires d'outremer et de Saint-Pierre et Miquelon et de Mayotte, - l'Irlande, - l'Italie, à l'exception des communes de Livigno et Campione d'Italia ainsi que des eaux nationales du lac de Lugano comprises entre la rive et la frontière politique de la zone située entre Ponte Tresa et Porto Ceresio, - le Luxembourg, - les Pays-Bas en Europe, - le Portugal, - l'Espagne, à l'exception de Ceuta et Melilla, - la Suède, - Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les îles Anglo-normandes et l'île de Man. <p>A partir du 1^{er} mai 2004, le territoire douanier de la Communauté comprendra aussi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la République tchèque, - l'Estonie, - Chypre, - la Lettonie, - la Lituanie, - la Hongrie, - Malte, - la Pologne, - la Slovaquie, - la Slovénie. <p>.</p>
--	--

Union douanière	Regroupement de deux territoires douaniers ou plus en un seul.
Communauté européenne (CE)	<p>Les États membres de la Communauté européenne sont l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, l'Irlande, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal, le Royaume-Uni et la Suède.</p> <p>A partir du 1er mai 2004, la Communauté comprendra aussi Chypre, l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, Malte, la Pologne, la République tchèque, la Slovaquie et la Slovénie.</p>
Association européenne de libre-échange	Groupe de pays composé de l'Islande, du Liechtenstein, de la Norvège et de la Suisse.
Marchandises en libre pratique	Marchandises entièrement originaires de la CE, ou marchandises importées dans la CE pour lesquelles toutes les formalités d'importation ont été effectuées et tous les droits de douanes ou taxes ont été acquittés et n'ont pas été totalement ou partiellement remboursés.
Garantie	Type de cautionnement fourni par le principal obligé afin d'assurer le recouvrement des droits et autres taxes.
Dispositions d'application du code des douanes communautaire (DACDC)	Règlement (CEE) n° 2454/93 de la Commission, du 2 juillet 1993, fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaire
Manifeste de niveau 1	Manifeste que les "services réguliers de transport maritime agréés" sont autorisés à utiliser comme déclaration de transit pour les marchandises T1 ou T2F.
Manifeste de niveau 2	Manifeste unique que les "services réguliers de transport maritime agréés" sont autorisés à utiliser comme déclaration de transit et sur lequel le statut des marchandises en transit est inscrit en regard des rubriques correspondantes.
Allègement	Méthode de déchargement des navires en mer ou au large, consistant généralement à transborder la cargaison de gros navires sur des plus petits qui l'acheminent ensuite à un port de déchargement.
Nouveau système de transit informatisé – NSTI	Le nouveau système de transit informatisé (NSTI) est utilisé depuis le 1 ^{er} juillet 2003. Le NSTI remplace les déclarations de transit faites sur le DAU mais il ne couvre pas encore les procédures simplifiées reposant sur l'utilisation du manifeste. Dans les années à venir, il est prévu que le système puisse traiter les procédures de

	transit simplifiées sur la base de manifestes.
"Territoires non fiscaux"	Territoires qui font partie du territoire douanier mais pas du territoire fiscal (TVA) de la Communauté tel qu'il est défini par la directive 77/388/CE. Il s'agit des îles Åland, des îles Anglo-normandes, des îles Canaries, de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique, du mont Athos et de la Réunion.
Bureau de départ	Bureau de douane agréé où les marchandises sont placées sous le régime du transit (voir aussi: expéditeur agréé).
Bureau de destination	Bureau de douane agréé où les marchandises et le document de transit doivent être présentés afin d'apurer le régime (voir aussi: destinataire agréé).
Bureau de sortie (point de sortie)	<p>Bureau de douane compétent pour le lieu où les marchandises sont prises en charge dans le cadre d'un contrat de transport unique à destination d'un pays tiers par les sociétés de chemin de fer, les autorités postales ou les compagnies aériennes ou les compagnies maritimes.</p> <p>Exemple: Contrat de transport unique Helsinki-Rotterdam-New York: le bureau de sortie est Helsinki, et ce que la ligne Helsinki-Rotterdam soit un service régulier de transport maritime ou non.</p> <p>En l'absence de contrat unique, le bureau de sortie est le dernier bureau de douane avant que les marchandises ne quittent le territoire douanier de la CE.</p> <p>Exemple: Helsinki-Rotterdam-New York sans contrat de transport unique: le bureau de sortie est Helsinki si la ligne Helsinki-Rotterdam n'est pas un service régulier de transport maritime. Le bureau de sortie est Rotterdam si la ligne Helsinki-Rotterdam est un service régulier de transport maritime.</p> <p>Lorsque les marchandises quittant le territoire sont couvertes par un exemplaire de contrôle T5, le bureau de destination est celui responsable du port où les marchandises sont placées pour la première fois sur un navire assurant un service autre qu'un service régulier de transport maritime.</p> <p>Exemple: Helsinki-Rotterdam-New York: le bureau de destination est Helsinki si la ligne Helsinki-Rotterdam n'est pas un service régulier de transport maritime. Le bureau de destination est Rotterdam si la ligne Helsinki-Rotterdam est un service régulier de transport maritime.</p>
Bureau de garantie	Bureau où les autorités compétentes de chaque pays

	décident que les cautions doivent déposer leurs garanties.
Bureau de passage	<ul style="list-style-type: none"> • Le bureau de douane situé au point de sortie du territoire douanier de la Communauté lorsque l'envoi quitte ce territoire au cours de l'opération de transit via une frontière entre un État membre et un pays tiers autre qu'un pays de l'AELE, ou • le bureau de douane d'entrée sur le territoire douanier de la Communauté lorsque les marchandises ont emprunté le territoire d'un pays tiers au cours de l'opération de transit. •
Principal obligé	Détenteur de la procédure de transit communautaire externe.
Manifeste rhénan	Le régime du manifeste rhénan s'applique à la navigation sur le Rhin et ses affluents et consiste à permettre la traversée de frontières nationales sur présentation d'un manifeste.
Document administratif unique (DAU)	<p>Formulaire à plusieurs feuillets qui est utilisé dans la Communauté, les pays de l'AELE et de Visegrad pour le contrôle des importations, des exportations et des marchandises en transit.</p> <p>Il s'agit d'un document en huit parties comprenant les exemplaires suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'exemplaire 1, qui est conservé par les autorités de l'État membre où sont accomplies les formalités d'exportation (expédition) ou de transit communautaire; • L'exemplaire 2, qui est utilisé pour la statistique des États membres d'exportation. Cet exemplaire peut également être utilisé pour la statistique de l'État membre d'expédition dans le cas de commerce avec des parties du territoire douanier communautaire placées sous un régime fiscal différent; • L'exemplaire n° 3, qui revient à l'exportateur après visa par le service des douanes, • l'exemplaire n° 4, qui est conservé par le bureau de destination à la suite de l'opération de transit communautaire ou comme document T2L servant à attester du caractère

	<p>communautaire des marchandises;</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'exemplaire n° 5, qui constitue l'exemplaire de retour pour le régime du transit communautaire; • l'exemplaire n° 6, qui est conservé par les autorités de l'État membre où sont accomplies les formalités à destination; • l'exemplaire n° 7, qui est utilisé pour la statistique de l'État membre de destination (formalités à destination), notamment dans le cas de commerce avec des parties du territoire douanier communautaire placées sous un régime fiscal différent; • l'exemplaire n° 8, qui revient au destinataire après visa par le service des douanes. <p>Les autorités douanières nationales fournissent diverses combinaisons des huit exemplaires adaptées au type d'opération envisagée.</p>
Feuillet complémentaire du DAU	Formulaire destiné à compléter les exemplaires du DAU en cas d'expédition de plusieurs lots de marchandises.
Liste de chargement combinée exportation/transit	Formulaire destiné à compléter les exemplaires du DAU, pour l'exportation et le transit, en cas d'expédition de plusieurs lots de marchandises.
Liste de chargement spéciale	Document commercial pouvant être utilisé à la place de feuillets complémentaires du DAU pour compléter celui-ci en cas d'expédition de plusieurs lots de marchandises.
Statut	Statut douanier des marchandises établissant une distinction entre celles qui ont le statut communautaire (marchandises communautaires) et celles qui ne l'ont pas (marchandises non communautaires).
T1	Déclaration, établie sur le document de transit communautaire, attestant que les marchandises sont placées sous le régime du transit communautaire externe.
T2	Déclaration, établie sur le document de transit communautaire, attestant que les marchandises ont le statut communautaire et circulent à l'intérieur de la CE, à destination ou via un pays de l'AELE ou de Visegrad, ou via un pays tiers sous le régime du transit communautaire interne.
T2F	Déclaration, établie sur le document de transit communautaire, attestant que les marchandises

	communautaires circulent à destination ou en provenance d'une partie ou entre des parties du territoire douanier de la CE où les dispositions de la directive 77/388/CEE (TVA) ne s'appliquent pas ("territoires non fiscaux").
T2L	Document attestant le statut de marchandises communautaires.
T2LF	Document attestant le statut de marchandises communautaires transportées à destination/en provenance d'une partie ou entre des parties du territoire douanier de la Communauté où les dispositions de la directive 77/388/CEE (TVA) ne s'appliquent pas ("territoires non fiscaux").
TD	Abréviation figurant sur le manifeste de niveau 2 afin d'indiquer que les marchandises sont couvertes par un autre régime douanier, de transit ou autre.
TF	Abréviation figurant sur le manifeste de niveau 2 afin d'indiquer que les marchandises circulent à destination ou en provenance de l'un des territoires non fiscaux de la Communauté.
Déclaration de transit	Acte par lequel une personne manifeste, selon les modalités requises, sa volonté de placer des marchandises sous le régime du transit.

ANNEXE I

"Service régulier de transport maritime agréé": liste de contrôle générale des demandes

- Postulant établi dans un État membre et exploitant un service régulier de transport maritime
- Postulant n'ayant jamais commis d'infraction grave ou répétée à la législation douanière ou fiscale
- Demandes établies uniquement par écrit, signées, datées, comprenant toutes les attestations requises²⁷ et précisant la simplification souhaitée
- Demandes déposées dans le pays où le postulant est établi
- Agrément accordé à des navires identifiés sur une ligne maritime²⁸
- Une fois l'agrément accordé, informer les autorités de tout changement susceptible d'influer sur sa validité ou son objet (changement de navire ou de ligne maritime)

«Services réguliers de transport maritime agréés»²⁹

Qu'est-ce qu'un «service régulier de transport maritime agréé»³⁰?

Un «service régulier de transport maritime agréé» assure le transport de marchandises sur des navires qui relient **uniquement** des ports situés sur le territoire douanier de la Communauté et qui ne peuvent venir de, aller à ou faire escale dans des ports situés hors de ce territoire ou dans une zone franche de type de contrôle I (contrôles reposant essentiellement sur l'existence d'une clôture) d'un port de ce territoire. Ce concept ne s'applique qu'au transport *de port-à-port* et ne couvre pas l'acheminement des marchandises, par voies navigables, au-delà du port d'arrivée. Cette dernière partie du trajet est couverte par le régime du transit communautaire ou éventuellement TIR s'il s'agit de transport routier à travers ou à destination d'un pays tiers.

Sauf preuve du contraire, les marchandises transportées par "service régulier de transport maritime agréé" sont censées avoir le statut de marchandises communautaires.

Pour les marchandises qui ne sont "pas mises en libre pratique" transportées par "service régulier de transport maritime agréé", des documents de transit communautaire et une garantie sont nécessaires. Aucune garantie n'est exigée pour les marchandises faisant l'objet de procédures de transit simplifiées de niveaux 1 et 2.

²⁷ Fournir des informations sur la façon dont les écritures commerciales sont conservées, sur la fréquence à laquelle il est recouru au régime de transit ainsi que tout autre élément susceptible d'aider l'autorité compétente à établir si les obligations sont remplies.

²⁸ Voir annexe V pour le formulaire type.

²⁹ À ne pas confondre avec le terme de "service régulier" utilisé pour les opérations de transport maritime.

³⁰ Article 313 bis des DACDC.

Quels sont les avantages du statut de «service régulier de transport maritime agréé»?

- Pour les marchandises communautaires, aucune attestation de statut n'est requise.
Remarque: pour les marchandises non communautaires, c'est le régime du transit qui doit être utilisé;
- Pour le transit, il est possible de recourir aux procédures de transit simplifiées de niveaux 1 et/ou 2, lesquelles présentent les avantages suivants:

- (a) le système repose sur le(s) manifeste(s) du prestataire de service;
- (b) la garantie de transit communautaire n'est pas obligatoire pour les marchandises transportées sous régime T1 ou T2F et
- (c) dès lors que le manifeste remplace les divers documents de transit communautaire; le volume d'écrits administratifs en est réduit d'autant.

Si la cargaison transportée se compose essentiellement de marchandises T1, effectuer l'opération en tant que "service régulier de transport maritime agréé" entraînera davantage de formalités douanières qu'en tant qu'"autre" service.

Toutefois, les compagnies maritimes habilitées à assurer un "service régulier agréé" peuvent éviter de remplir des formulaires T1 pour chaque envoi T1 en demandant à bénéficier d'une procédure de transit simplifiée qui leur permet de remplacer les documents de transit individuels par le(s) manifeste(s).

Un «service régulier de transport maritime agréé» n'est **pas** obligé de recourir aux procédures de transit simplifiées. La procédure de transit normale peut être utilisée s'il s'agit de transporter des marchandises T1 ou T2F, dans ce cas en ayant recours au NSTI sur la base d'un DAU et à une garantie.

Où les demandes d'agrément de "service régulier de transport maritime agréé" sont-elles introduites?

Les demandes d'agrément de service régulier doivent être introduites auprès des autorités douanières de l'État membre où est établie la compagnie maritime qui assure le service. (Veuillez consulter la liste des sites internet des autorités douanières nationales à l'annexe VI.)

Affrètement partiel

En cas d'affrètement partiel, la demande d'agrément de service régulier est déposée par la personne (fréteur ou affréteur) qui définit le service régulier, c'est-à-dire qui détermine le(s) navire(s) utilisé(s) pour assurer le service et fixe les escales, ou par son représentant. Les autorités douanières compétentes peuvent exiger toute information nécessaire pour traiter la demande.

Remarque importante:

Lorsque des marchandises communautaires sont transportées par une compagnie maritime qui a recours à la procédure simplifiée de niveau 2, c'est le code "C" qui est mentionné sur le manifeste. Cependant, si les marchandises sont, par la suite, transbordées, dans un port communautaire, sur un navire qui n'est pas un service régulier de transport maritime, ce statut peut être perdu. Cela pose un problème dans le port de destination communautaire final. Dans de tels cas, la preuve du caractère communautaire des marchandises exigée au port communautaire de destination doit être apportée par un T2L établi et authentifié par les autorités compétentes au plus tard au port de transbordement.

Il est recommandé, dans de tels cas, que l'attestation de statut accompagne les marchandises depuis le début de l'opération de transport.

La preuve peut aussi être apportée par le manifeste de transport maritime (voir: Statut des marchandises).

ANNEXE II

Les procédures d'importation et d'exportation simplifiées peuvent consister en³¹:

- l'acceptation de déclarations incomplètes, ou de déclarations non accompagnées de tous les documents exigés par le régime douanier en question;
- la présentation d'une déclaration simplifiée suivie de la présentation d'une déclaration complémentaire;
- la réalisation des opérations d'importation ou d'exportation de marchandises dans les locaux de la personne concernée ou dans d'autres endroits déterminés ou agréés par les autorités douanières.

Les autorités douanières de certains États membres utilisent des systèmes électroniques pour faciliter les procédures simplifiées. En plus de celles prévues par la réglementation communautaire, les autorités douanières nationales peuvent mettre en œuvre leurs propres simplifications pour autant qu'elles soient conformes aux politiques communautaires. Des informations détaillées peuvent être obtenues auprès des autorités douanières nationales des États membres.

³¹ Règlement (CEE) n° 2913/92 et articles 253 à 278 du règlement (CEE) n° 2454/93 de la Commission.

ANNEXE III

Exemples de lignes maritimes et des formalités douanières correspondantes

Voici quelques exemples classiques qui montrent quel est le type de régime applicable et quels sont les documents requis.

4. **Exemple 1: Dunkerque/Rotterdam par «service régulier de transport maritime agréé»**

- Procédure de transit normale: garantie obligatoire.

Le régime du transit communautaire est obligatoire pour les marchandises tierces. Une déclaration de transit T1 (exemplaires 1, 4 et 5 du DAU) est établie et une garantie fournie.

Pour les marchandises communautaires soumises à accises, il est délivré un document administratif d'accompagnement (DAA) spécifique.

Remarque: pour les marchandises communautaires en libre pratique, le régime du transit communautaire n'est pas nécessaire.

Procédure de transit simplifiée: aucune garantie requise

Le statut de marchandise communautaire doit être indiqué sur les manifestes comme suit :

(niveau 1 – manifeste séparé par catégorie de transit):

- "T1" pour les marchandises placées sous le régime du transit communautaire externe ;
- "T2F" pour les marchandises placées sous le régime du transit communautaire interne et à destination/en provenance d'une partie ou entre des parties du territoire douanier de la Communauté où les dispositions de la directive 77/388/CEE ne s'appliquent pas;

ou (niveau 2 – manifeste unique)

- "C" pour les marchandises communautaires;
- "T1" pour les marchandises tierces;
- "TD" pour les marchandises circulant déjà sous un régime de transit (par exemple, carnet TIR) ou un autre régime;
- "X" pour les marchandises communautaires exportées.

5. **Exemple 2: Gênes/Marseille par service non régulier**

Toutes les marchandises sont censées être des marchandises non communautaires à leur arrivée à Marseille.

- Pour les marchandises communautaires (autres que celles soumises à accises) chargées à Gênes: émission d'un document de statut T2L ou utilisation, à la demande de la compagnie maritime, d'un manifeste ou d'un document de statut portant le code "C".
- Pour les marchandises communautaires soumises à accises chargées à Gênes: un document administratif d'accompagnement (DAA) doit être fourni. Aucun document T2L supplémentaire n'est exigé pour ces marchandises.

ANNEXE IV

Conventions Transit commun et DAU

En 1987, deux conventions ont été conclues entre la Communauté européenne et tous les pays de l'AELE³². Ces conventions visent à faciliter l'importation, l'exportation et la circulation des marchandises à destination/en provenance de et entre la Communauté européenne et les pays de l'AELE. L'une (convention CE/AELE relative à un régime de transit commun, du 20 mai 1987, JO L 226, du 13.8.1987 + modifications) a institué un régime de transit commun, tandis que l'autre (convention CE/AELE sur la simplification des formalités dans les échanges de marchandises (et un document administratif unique - DAU - à utiliser pour ces échanges), JO L 134 du 22.5.1987 + modifications) a permis de simplifier les formalités d'importation, d'exportation et de transit. Dans le présent guide, les conventions sont désignées par la "Convention" et la "Convention DAU" respectivement. Un formulaire du DAU est complété en tant que document T1 ou T2 afin d'indiquer quel régime de transit s'applique.

³²

Pays membres de l'Association européenne de libre-échange: Islande, Norvège, Suisse et Liechtenstein.
Pays membres de l'Association européenne de libre-échange: Islande, Norvège, Suisse et Liechtenstein.

ANNEXE V

Certificat de "service régulier de transport maritime agréé" (à joindre)

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

ANNEXE III

«Annexe 42 bis

<p>1. Demandeur (raison sociale de la compagnie maritime ou de son représentant et adresse complète)</p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>Numéro de série: </p> <p style="text-align: center;">CERTIFICAT DE LIGNE MARITIME RÉGULIÈRE</p> <p style="text-align: center;">— Article 313 <i>bis</i> du règlement (CEE) n° 2454/93</p>
<p>2. Ports concernés (route avec ordre fixe des escales):</p> 	
<p>3. Navires affectés à la ligne maritime régulière:</p> 	
<p>4. Autres informations</p> 	
<p>5. Déclaration de la compagnie maritime ou de son représentant</p> <p>Je soussigné déclare que les navires affectés à la ligne régulière faisant l'objet de la présente demande:</p> <ul style="list-style-type: none">1) circulent seulement entre des ports situés sur le territoire douanier de la Communauté,2) ne font escale ni en dehors du territoire douanier de la Communauté, ni dans une zone franche d'un port situé sur ce territoire et3) n'effectuent aucun transbordement en haute mer. <p>Date: (signature)</p>	
<p>A. Autorités douanières ayant délivré le certificat de ligne maritime régulière</p> <p>Nom: Date: Cachet</p> <p>Adresse:</p> <p>État membre: (signature)»</p>	

ANNEXE VI

Sources d'informations générales

Union européenne

http://europa.eu.int/comm/taxation_Customs/Customs/Customs.htm

Direction générale Fiscalité et union douanière (TAXUD) de l'Union européenne

http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/customs/transit/index_fr.htm

Site web sur le transit de TAXUD

Sites web des douanes nationales

Autriche:	http://www.bmf.gv.at/
Belgique:	http://www.minfin.fgov.be/index.html
Bulgarie :	http://www.customs.government.bg/
Chypre:	http://www.mof.gov.cy/ce
République tchèque:	http://www.cs.mfcr.cz/
Danemark:	http://www.toldskat.dk/
Estonie:	http://www.customs.ee/
Finlande:	http://www.tulli.fi/
France:	http://www.finances.gouv.fr/DGDDI/
Allemagne:	http://www.Zoll-D.de/ Centre d'information douanier: mailto:info@zoll-infocenter.de
Grèce:	http://www.gsis.gov.gr/
Hongrie:	http://www.vam.hu/
Islande :	http://www.tollur.is/english/default.htm
Irlande:	http://www.revenue.ie/
Italie:	http://www.finanze.it/dogane/
Lettonie:	http://www.vid.gov.lv/
Lituanie:	http://www.cust.lt/
Luxembourg:	http://www.etat.lu/DO/
Malte:	http://www.business-line.com/depofcus/
Pays-Bas:	http://www.belastingdienst.nl/
Norvège:	http://www.toll.no/
Pologne:	http://www.guc.gov.pl/
Portugal:	http://www.dgaiec.min-financas.pt/sitedgaiecinternet/index.html
Roumanie:	http://www.customs.ro/
Slovaquie:	http://www.colnasprava.sk/
Slovénie:	http://www.carina.si
Espagne:	http://www.aeat.es/inicio.htm
Suède:	http://www.tullverket.se
Suisse:	http://www.zoll.admin.ch/
Turquie:	http://www.gumruk.gov.tr/
Royaume-Uni:	http://www.hmce.gov.uk/ Service national d'information: 0845 010 9000:

Autres:

Organisation mondiale des douanes: <http://www.wcoomd.org/ie/index.html>

Convention TIR - NU: <http://www.unece.org/trans/Welcome.html>