



COMMISSION EUROPÉENNE
DIRECTION GÉNÉRALE
FISCALITÉ ET UNION DOUANIÈRE
Douanes
Politique douanière

Bruxelles, le 19 avril 2021

TAXUD/A1/TRA/005/2020-1-FR

MANUEL TRANSIT

Ce document ne peut être considéré comme constituant une prise de position officielle de la Commission européenne.

Luxembourg: Office des publications de l'Union européenne, 2021

© Union européenne, 2021



La politique de réutilisation des documents de la Commission européenne est mise en œuvre sur la base de la décision 2011/833/UE de la Commission du 12 décembre 2011 relative à la réutilisation des documents de la Commission (JO L 330 du 14.12.2011, p. 39). Sauf mention contraire, la réutilisation du présent document est autorisée dans le cadre d'une licence Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>). Cela signifie que la réutilisation est autorisée moyennant citation appropriée de la source et indication de toute modification.

Print ISSN 2600-3988 KP-AH-21-001-FR-C

PDF ISSN 2600-3996 KP-AH-21-001-FR-N

Préface

Le plan d'action pour le transit en Europe ⁽¹⁾ appelait à l'élaboration d'un manuel pratique contenant une description détaillée des régimes de transit commun et de l'Union et clarifiant le rôle tant de l'administration que des opérateurs. Ce manuel vise à expliquer le fonctionnement de ces régimes de transit et le rôle des différents intervenants. L'objectif est de veiller à ce que les réglementations en matière de transit soient appliquées de manière cohérente, en garantissant une égalité de traitement pour tous les opérateurs.

Ce texte est une version consolidée du manuel, reprenant toutes les mises à jour faites depuis sa parution en mai 2004 et alignée avec le code des douanes de l'Union qui est d'application depuis le 1^{er} mai 2016. Il sera mis à jour au fur et à mesure que l'évolution des régimes de transit commun et de l'Union le nécessite.

Ce manuel fournit une interprétation uniforme de la manière dont les réglementations en matière de transit devraient être mises en œuvre par l'ensemble des autorités douanières appliquant le transit commun/de l'Union dans le cadre d'un arrangement administratif.

Cependant, il ne constitue pas un acte juridiquement contraignant: pour une interprétation faisant autorité, il convient de toujours consulter les dispositions juridiques relatives au transit ainsi que d'autres dispositions législatives douanières étant donné qu'elles prévalent sur le présent manuel. Les textes des conventions et des instruments juridiques de l'Union qui font foi sont publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*. En ce qui concerne les arrêts du Tribunal et de la Cour de justice, les textes faisant foi sont ceux publiés au recueil des arrêts de la Cour de justice de l'Union européenne.

Outre ce manuel, il peut également exister des instructions ou des notes explicatives au niveau national. Celles-ci peuvent être intégrées dans le paragraphe correspondant de chaque chapitre du présent manuel lorsqu'elles sont publiées dans le pays concerné, ou être publiées séparément. Pour de plus amples informations, veuillez consulter votre administration douanière nationale.

Bruxelles, le 19 avril 2021

⁽¹⁾ COM(97) 188 final du 30.4.1997.

Table des matières générale

Préface

Table des matières générale

Partie I:	Introduction générale
Partie II:	Statut des marchandises
Partie III:	Garanties
Partie IV:	Régime de transit normal
Partie V:	Plan de continuité des opérations
Partie VI:	Simplifications
Partie VII:	Apurement et procédure de recherche
Partie VIII:	Dette et recouvrement
Partie IX:	Régime TIR

Liste des abréviations courantes

Liste de définitions

Sources d'informations générales

PARTIE I — INTRODUCTION GÉNÉRALE	36
I.1. Comment fonctionne le transit?	37
I.2. Statut des marchandises	40
I.3. Transit commun	41
I.3.1. Législation.....	41
I.3.2. Description du régime.....	41
I.4. Transit au sein de l'Union	43
I.4.1. Transit de l'Union	43
I.4.1.1. Législation.....	43
I.4.1.2. Description du régime.....	44
I.4.1.2.1. Régime du transit externe de l'Union	45
I.4.1.2.2. Régime du transit interne de l'Union.....	46
I.4.1.3. Nouveau système de transit informatisé (NSTI).....	47
I.4.1.3.1. Principaux éléments ou messages utilisés lors d'une opération NSTI ..	48
I.4.1.3.2. Bureau de douane de départ.....	49
I.4.1.3.3. Bureau de douane de destination	50
I.4.1.3.4. Bureau de douane de passage	51
I.4.1.3.5. Modification du bureau de douane de passage ou de destination	51
I.4.1.3.6. Procédures simplifiées: expéditeur agréé et destinataire agréé.....	52
I.4.2. Autres régimes de transit applicables dans l'Union européenne	53
I.4.2.1. Introduction.....	53
I.4.2.2. Régime TIR (transport international routier).....	53
I.4.2.3. ATA (admission temporaire)	55
I.4.2.3.1. Contexte et base juridique.....	55
I.4.2.3.2. Description du régime.....	55
I.4.2.4. Manifeste rhénan.....	57
I.4.2.4.1. Contexte et base juridique.....	57
I.4.2.4.2. Description du régime.....	57
I.4.2.5. Régime OTAN	58
I.4.2.5.1. Contexte et base juridique.....	58
I.4.2.5.2. Description du régime.....	58
I.4.2.6. Régime postal.....	60
I.4.2.6.1. Contexte et base juridique.....	60
I.4.2.6.2. Description du régime.....	61
I.5. Exceptions (pour mémoire).....	62
I.6. Instructions nationales spécifiques (réservé)	62
I.7. Partie réservée à l'usage des administrations douanières	62
I.8. Annexes.....	62
I.8.1. Règles et principes régissant l'adoption de la législation de l'Union relative au transit	63
I.8.2. Règles et principes régissant l'adoption de la législation relative au transit commun.....	72

PARTIE II — STATUT DES MARCHANDISES	77
II.1. Introduction.....	77
II.2. Principes généraux et réglementation	78
II.2.1. Statut douanier de marchandises de l'Union	78
II.2.1.1. Marchandises de l'Union.....	78
II.2.1.2. Marchandises non Union	78
II.2.1.3. Quel régime de transit?.....	78
II.2.2. Circulation des marchandises de l'Union.....	79
II.2.2.1. Application d'un régime douanier	79
II.2.2.2. Absence de régime douanier, mais preuve du statut de l'Union	80
II.2.2.3. Absence de régime douanier et absence de preuve du statut de l'Union	81
II.2.3. Preuve du statut douanier de marchandises de l'Union.....	81
II.2.3.1. Présomption de statut douanier de marchandises de l'Union.....	81
II.2.3.2. Obligation de prouver le statut douanier de marchandises de l'Union....	81
II.2.3.3. Dispense de preuve du statut douanier de marchandises de l'Union	82
II.2.3.4. Les moyens de preuve du statut de l'Union	82
II.2.3.4.1. Moyens de preuve courants	82
II.2.3.4.2. Situations particulières	83
II.2.4. Vue d'ensemble des mouvements de marchandises de l'Union quittant temporairement le territoire.....	88
II.3. Mouvements de marchandises de l'Union avec preuve du statut de l'Union	92
II.3.1. Utilisation de la preuve du statut de l'Union.....	92
II.3.2. Moyens courants pour prouver le statut de l'Union — informations complémentaires.....	93
II.3.2.1. Documents T2L ou T2LF	93
II.3.2.2. Manifeste douanier des marchandises	95
II.3.2.3. Manifeste de la compagnie maritime (<i>mer uniquement — disposition transitoire</i>).....	95
II.3.2.4. Facture ou document de transport	98
II.3.2.5. Carnet TIR, carnet ATA ou formulaire 302	99
II.3.3. Émetteur agréé.....	100
II.3.3.1. Dispositions générales	100
II.3.3.2. Document T2L/T2LF ou facture ou document de transport émis par un émetteur agréé (<i>disposition transitoire</i>)	101
II.3.3.2.1. Autorisation	101
II.3.3.2.2. Utilisation de documents T2L/T2LF, de factures ou de documents de transport délivrés par un émetteur agréé.....	104
II.3.3.3. Manifeste douanier des marchandises délivré par un émetteur agréé ...	107
II.3.3.4. Manifeste de la compagnie maritime délivré par un émetteur agréé (<i>disposition transitoire</i>).....	107
II.3.3.4.1. Autorisation	107
II.3.3.4.2. Établissement de la preuve	109
II.3.3.4.3. Procédure au port de départ.....	110
II.3.3.4.4. Procédure au port de destination	110
II.3.3.4.5. Irrégularités/infractions	111
II.3.3.4.6. Responsabilités de la compagnie maritime	111
II.3.4. Pays de transit commun.....	111

II.4. Mouvements de marchandises de l'Union sans preuve du statut de l'Union.....	114
II.4.1. Acheminement par voie aérienne	114
II.4.2. Ligne maritime régulière	114
II.4.2.1. Définition.....	114
II.4.2.2. Procédure d'autorisation de ligne maritime régulière	115
II.4.2.3. Affrètement partiel	118
II.4.2.4. Vérification des conditions applicables à la ligne maritime régulière...	118
II.4.2.5. Ligne maritime régulière ou ligne maritime non régulière.....	118
II.4.3. Corridor T2	122
II.5. Dispositions particulières concernant les produits de la pêche maritime et les marchandises obtenues à partir de ces produits.....	123
II.6. Instructions nationales spécifiques (réservé)	125
II.7. Partie réservée à l'usage des administrations douanières	125
II.7.1. Document T2L (ou T2LF) authentifié par voie électronique	125
II.8. Annexes	126
II.8.1. Exemple de contrat d'affrètement avec sous-traitement et affrètement partiel.....	126
II.8.2. Manifeste maritime — Autorisation TC 12.....	132
II.8.2.B. Annexe B — Liste des autorités compétentes pour la consultation.....	133
II.8.3. Preuve du statut douanier de véhicules routiers à moteur de l'Union	134
II.8.4. Liste des autorités compétentes pour la ligne maritime régulière	158
II.8.5. Certificat de non-manipulation des produits de la pêche maritime et des marchandises obtenues à partir de ces produits.....	159
II.8.6. Certificat de non-manipulation délivré par Singapour	160
PARTIE III — GARANTIES	161
III.1. Introduction	161
III.1.1. Objectif de la garantie	162
III.1.2. Formes de garantie	163
III.1.3. Dispense de garantie.....	163
III.1.4. Validité géographique	164
III.1.5. Tableau des garanties	165
III.2. Dispositions générales.....	166
III.2.1. Nécessité d'une garantie.....	166
III.2.1.1. Introduction	166
III.2.1.2. Défauts de garantie.....	166
III.2.2. Calcul du montant de la garantie.....	167
III.2.2.1. Introduction	167
III.2.2.2. Calcul	167
III.2.3. Caution	168
III.2.3.1. Introduction	168
III.2.3.2. Établissement et agrément.....	168
III.2.3.3. Responsabilité	169
III.2.3.4. Révocation de l'agrément de la caution ou de l'engagement et résiliation de l'engagement	170

III.3. Garantie isolée	171
III.3.1. Dépôt en espèces	171
III.3.1.1. Introduction	171
III.3.1.2. Remboursement.....	171
III.3.2. Garantie isolée constituée sous la forme d'un engagement de caution...	171
III.3.3. Garantie isolée par titres (TC 32).....	172
III.3.3.1. Responsabilité et agrément.....	172
III.3.3.2. Notification.....	173
III.3.3.3. Titre (TC 32)	173
III.4. Garantie globale et dispense de garantie	175
III.4.1. Dispositions générales.....	175
III.4.1.1. Introduction	175
III.4.1.2. Conditions générales	175
III.4.1.3. Calcul du montant de référence.....	175
III.4.1.4. Montant de la garantie.....	176
III.4.1.5. Certificat de garantie	176
III.4.1.6. Obligations du titulaire du régime et examen du montant de référence	177
III.4.1.7. Recours à la garantie globale	178
III.4.1.8. Interdiction temporaire du recours à la garantie globale.....	179
III.4.1.8.1. Garantie isolée à usage multiple — pays de transit commun uniquement	179
III.4.1.8.2. Dérogation à la décision d'interdiction temporaire de recourir à la garantie globale ou à la garantie globale d'un montant réduit (y compris la dispense)	180
III.4.1.9. Révocation et annulation de l'autorisation.....	181
III.4.2. Réduction du montant de la garantie et dispense de garantie	182
III.4.2.1. Introduction	182
III.4.2.2. Critères de réduction	182
III.5. Instructions nationales spécifiques (réservé).....	182
III.6. Partie réservée à l'usage des administrations douanières.....	182
III.7. Annexes	182
III.7.1. Liste des cautions autorisées à délivrer des titres de garantie isolée TC 32.....	183
III.7.2. Liste des voies navigables intérieures	183
PARTIE IV — PROCÉDURE NORMALE DE TRANSIT NSTI (NOUVEAU SYSTÈME DE TRANSIT INFORMATISÉ)	185
CHAPITRE 1 — LA DÉCLARATION NORMALE DE TRANSIT.....	186
IV.1.1. Introduction	186
IV.1.2. Principes généraux et réglementation	186
IV.1.3. Le NSTI.....	187
IV.1.3.1. Organisation du NSTI.....	187

IV.1.3.2. Champ d'application du NSTI	188
IV.1.3.3. Accès des opérateurs au NSTI	188
IV.1.4. Procédure de déclaration	189
IV.1.4.1. Conditions de chargement.....	189
IV.1.4.2. Déclaration de transit (IE015).....	190
IV.1.4.2.1. Formulaire de déclaration de transit et manière de le compléter	190
IV.1.4.2.2. Envois mixtes	191
IV.1.4.2.3. Dépôt de la déclaration de transit.....	192
IV.1.4.2.4. Déclaration de transit/sécurité.....	193
IV.1.5. Situations particulières	195
IV.1.5.1. Accords entre l'Union et d'autres pays sur les données de sûreté et de sécurité	195
IV.1.5.2. Règles applicables aux marchandises pourvues d'emballages	196
IV.1.5.3. Marchandises accompagnant les voyageurs ou contenues dans leurs bagages	200
IV.1.5.4. Transport de marchandises de l'Union à destination ou à partir d'un pays de transit commun ou via l'un de ces pays	200
IV.1.6. Exceptions (pour mémoire).....	204
IV.1.7. Instructions nationales spécifiques (réservé).....	204
IV.1.8. Partie réservée à l'usage des administrations douanières.....	204
IV.1.9. Annexes.....	204
CHAPITRE 2 — FORMALITÉS AU BUREAU DE DOUANE DE DÉPART 205	
IV.2.1. Introduction	205
IV.2.2. Principes généraux et réglementation	205
IV.2.3. Description de la procédure au bureau de douane de départ.....	205
IV.2.3.1. Acceptation et enregistrement de la déclaration de transit	206
IV.2.3.2. Rectification de la déclaration de transit.....	207
IV.2.3.3. Invalidation de la déclaration de transit	208
IV.2.3.4. Vérification de la déclaration de transit et contrôle des marchandises	209
IV.2.3.5. Itinéraire pour le mouvement des marchandises.....	210
IV.2.3.6. Délai pour la présentation des marchandises	211
IV.2.3.7. Moyens d'identification	212
IV.2.3.7.1. Introduction.....	212
IV.2.3.7.2. Méthodes de scellement	214
IV.2.3.7.3. Caractéristiques des scellés	215
IV.2.3.7.4. Utilisation de scellés d'un modèle spécial	216
IV.2.3.8. Mainlevée des marchandises.....	216
IV.2.3.8.1. Documents lors de la mainlevée	217
IV.2.3.9. Apurement du régime du transit.....	217
IV.2.4. Situations particulières	218

IV.2.5. Exceptions (pour mémoire).....	218
IV.2.6. Instructions nationales spécifiques (réservé).....	218
IV.2.7. Partie réservée à l’usage des administrations douanières.....	218
IV.2.7.1. Système d’information antifraude pour le transit	218
IV.2.7.2. Système de gestion des spécimens.....	219
IV.2.8. Annexes.....	219
CHAPITRE 3 — FORMALITÉS ET INCIDENTS SURVENANT AU COURS DE LA CIRCULATION DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT D’UNE OPÉRATION DE TRANSIT COMMUN/DE L’UNION	220
IV.3.1. Introduction	220
IV.3.2. Principes généraux et réglementation	220
IV.3.3. Formalités à accomplir en cas d’incident et au bureau de douane de passage	220
IV.3.3.1. Formalités en cas d’incident	221
IV.3.3.2. Formalités au bureau de douane de passage	223
IV.3.3.2.1. Bureau de douane de passage.....	223
IV.3.3.2.2. Formalités au bureau de douane de passage	227
IV.3.3.2.3. Changement du bureau de douane de passage	228
IV.3.3.2.4. Conduite à tenir en cas d’irrégularités graves	229
IV.3.4. Cas particuliers (pour mémoire).....	229
IV.3.5. Exceptions (pour mémoire).....	229
IV.3.6. Instructions nationales spécifiques (réservé).....	229
IV.3.7. Partie réservée à l’usage des administrations douanières.....	229
IV.3.8. Annexes.....	229
CHAPITRE 4 — FORMALITÉS AU BUREAU DE DOUANE DE DESTINATION	230
IV.4.1. Introduction	230
IV.4.2. Principes généraux et réglementation	230
IV.4.3. Formalités au bureau de douane de destination	231
IV.4.3.1. Présentation des marchandises.....	231
IV.4.3.2. Contrôle de la fin du régime de transit.....	233
IV.4.4. Situations particulières	238
IV.4.4.1. Délivrance d’un récépissé	238
IV.4.4.2. Délivrance d’une preuve alternative	240

IV.4.4.3. Présentation des marchandises et des documents en dehors des jours et heures d'ouverture et en un autre lieu que le bureau de douane de destination	241
IV.4.4.4. Irrégularités	241
IV.4.4.4.1. Irrégularités concernant les scellés	241
IV.4.4.4.2. Autres irrégularités.....	241
IV.4.4.5. Changement du bureau de douane de destination/détournement.....	242
IV.4.5. Présentation des marchandises et du TAD après expiration du délai	244
IV.4.6. Instructions nationales spécifiques (réservé).....	245
IV.4.7. Partie réservée à l'usage des administrations douanières.....	245
IV.4.8. Annexes.....	245
IV.4.8.1. Messages structurés et contenu de l'échange d'informations	245
IV.4.8.2. Codes pays	245
IV.4.8.3. Codes d'emballage	245
CHAPITRE 5 — ANDORRE, SAINT-MARIN ET LES TERRITOIRES OÙ LA DIRECTIVE TVA NE S'APPLIQUE PAS	246
IV.5.1. Introduction.....	246
IV.5.2. Andorre.....	246
IV.5.2.1. Contexte et base juridique.....	246
IV.5.2.2. Formalités.....	247
IV.5.2.2.1. Marchandises relevant des chapitres 1 à 24 du SH.....	247
IV.5.2.2.2. Marchandises relevant des chapitres 25 à 97 du SH.....	249
IV.5.3. Saint-Marin.....	253
IV.5.3.1. Contexte et base juridique.....	253
IV.5.3.2. Formalités.....	253
IV.5.4. Territoires fiscaux spéciaux	255
IV.5.4.1. Contexte et base juridique.....	255
IV.5.4.2. Régime du transit interne de l'Union.....	257
IV.5.5. Exceptions (pour mémoire).....	257
IV.5.6. Instructions nationales spécifiques (réservé).....	257
IV.5.7. Partie réservée à l'usage des administrations douanières.....	257
IV.5.8. Annexes (pour mémoire).....	257
PARTIE V — PLAN DE CONTINUITÉ DES OPÉRATIONS POUR LE TRANSIT COMMUN/DE L'UNION.....	258
CHAPITRE 1 — INTRODUCTION	258
V.1.1. Principes généraux et réglementation.....	258

V.1.2. Déclaration de transit dans le cadre d'un plan de continuité des opérations	259
V.1.3. Cachet en cas de plan de continuité des opérations.....	259
V.1.4. Panne temporaire du NSTI au bureau de douane de départ	259
V.1.5. Panne temporaire du système informatique utilisé par le titulaire du régime.....	259
V.1.6. Procédures	260
V.1.6.1. Départ — procédure normale	260
V.1.6.2. Départ — expéditeur agréé.....	261
V.1.6.3. Destination — procédure normale	261
V.1.6.4. Destination — destinataire agréé	262
V.1.7. Instructions nationales spécifiques (réservé).....	262
V.1.8. Partie réservée à l'usage des administrations douanières.....	262
V.1.9. Annexes	262
V.1.9.1. Cachet utilisé pour le plan de continuité des opérations	263
CHAPITRE 2 — INSTRUCTIONS GÉNÉRALES RELATIVES AU DOCUMENT ADMINISTRATIF UNIQUE ET AU DOCUMENT D'ACCOMPAGNEMENT TRANSIT.....	271
CHAPITRE 3 — DÉCLARATION NORMALE DE TRANSIT	272
V.3.1. Introduction	272
V.3.2. Principes généraux et réglementation.....	273
V.3.3. Procédure de déclaration	273
V.3.3.1. Déclaration de transit sur support papier.....	274
V.3.3.1.1. Formulaires de déclaration de transit sur support papier au moyen du DAU et manière de les compléter	274
V.3.3.1.2. Listes de chargement, formulaire et manière de les compléter	276
V.3.3.1.3. Formulaire de déclaration de transit sur support papier au moyen du TAD et manière de le compléter	278
V.3.3.1.4. Envois mixtes	279
V.3.3.1.5. Signature de la déclaration de transit	279
V.3.4. Cas particuliers (pour mémoire).....	281
V.3.4.1. Règles applicables aux marchandises pourvues d'emballages.....	281
V.3.4.2. Marchandises accompagnant les voyageurs ou contenues dans leurs bagages	281
V.3.4.3. Transport de marchandises de l'Union à destination ou à partir d'un pays de transit commun ou via un de ces pays	281
V.3.4.4. Duplicata	281

V.3.5. Exceptions (pour mémoire)	282
V.3.6. Instructions nationales spécifiques (réservé).....	282
V.3.7. Partie réservée à l’usage des administrations douanières.....	282
V.3.8. Annexes	282
CHAPITRE 4 — FORMALITÉS AU BUREAU DE DOUANE DE DÉPART	283
V.4.1. Introduction	283
V.4.2. Principes généraux et réglementation.....	283
V.4.3. Description de la procédure au bureau de douane de départ	283
V.4.3.1. Présentation de la déclaration de transit sur support papier	284
V.4.3.2. Présentation d’une garantie	285
V.4.3.3. Acceptation et enregistrement de la déclaration de transit.....	286
V.4.3.4. Rectification de la déclaration de transit	286
V.4.3.5. Invalidation de la déclaration de transit	287
V.4.3.6. Vérification de la déclaration de transit et contrôle des marchandises	288
V.4.3.7. Itinéraire du mouvement de marchandises	289
V.4.3.8. Délai pour la présentation des marchandises	290
V.4.3.9. Moyens d’identification	291
V.4.3.9.1. Introduction	291
V.4.3.9.2. Méthodes de scellement	293
V.4.3.9.3. Caractéristiques des scellés	293
V.4.3.9.4. Utilisation de scellés d’un modèle spécial	295
V.4.3.10. Mainlevée des marchandises	295
V.4.4. Cas particuliers (pour mémoire).....	296
V.4.5. Exceptions (pour mémoire).....	297
V.4.6. Instructions nationales spécifiques (réservé).....	297
V.4.7. Partie réservée à l’usage des administrations douanières.....	297
V.4.8. Annexes	297
V.4.8.1. Mention «Dispense».....	298
V.4.8.2. Mention «Conforme»	298
CHAPITRE 5 — FORMALITÉS ET INCIDENTS SURVENANT AU COURS DE LA CIRCULATION DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT D’UNE OPÉRATION DE TRANSIT COMMUN/DE L’UNION	299
V.5.1. Introduction	299
V.5.2. Principes généraux et réglementation.....	299
V.5.3. Formalités à accomplir en cas d’incident et au bureau de passage	299
V.5.3.1. Formalités en cas d’incident survenant au cours de la circulation de marchandises	300
V.5.3.2. Formalités au bureau de douane de passage.....	302
V.5.3.2.1. Bureau de douane de passage	302
V.5.3.2.2. Formalités au bureau de douane de passage.....	303
V.5.3.2.3. Conduite à tenir en cas d’irrégularités graves	304

V.5.4. Cas particuliers (pour mémoire).....	304
V.5.5. Exceptions (pour mémoire).....	304
V.5.6. Instructions nationales spécifiques (réservé).....	304
V.5.7. Partie réservée à l'usage des administrations douanières.....	304
V.5.8. Annexes.....	304
CHAPITRE 6 — FORMALITÉS AU BUREAU DE DOUANE DE DESTINATION	305
V.6.1. Introduction	305
V.6.2. Principes généraux et réglementation.....	305
V.6.3. Formalités au bureau de douane de destination.....	306
V.6.3.1. Présentation des marchandises accompagnées des documents.....	306
V.6.3.2. Contrôle de la fin du régime de transit.....	307
V.6.4. Situations particulières	311
V.6.4.1. Délivrance d'un récépissé	312
V.6.4.2. Délivrance d'une preuve alternative.....	313
V.6.4.3. Présentation des marchandises et des documents en dehors des jours et heures d'ouverture et en un autre lieu que le bureau de douane de destination	315
V.6.4.4. Irrégularités	316
V.6.4.4.1. Irrégularités concernant les scellés.....	316
V.6.4.4.2. Autres irrégularités	316
V.6.4.5. Changement du bureau de douane de destination	317
V.6.5. Présentation des marchandises et de la déclaration de transit après expiration du délai.....	319
V.6.6. Instructions nationales spécifiques (réservé).....	320
V.6.7. Partie réservée à l'usage des administrations douanières.....	320
V.6.8. Annexes.....	320
V.6.8.1. Mention «conforme»	321
V.6.8.2. Mention «preuve alternative».....	321
V.6.8.3. Liste des bureaux centralisateurs pour le renvoi de l'exemplaire n° 5 du DAU ou du deuxième exemplaire du TAD.....	322
V.6.8.4. Mention «différences».....	323
V.6.8.5. Mention «irrégularité».....	326
V.6.8.6. Mention «enquête en cours»	326
V.6.8.7. Mention «impositions perçues»	326
V.6.8.8. Mention «différences»: marchandises présentées au bureau... (nom et pays)	327
V.6.8.9. Mention «sortie de ... soumise à des restrictions ou à des impositions par le règlement ou la directive/décision n°...»	328
PARTIE VI — SIMPLIFICATIONS	330
VI.1. Introduction	330
VI.2. Principes généraux et réglementation	330
VI.2.1. Types de simplifications en matière de transit et conditions	331
VI.2.2. Procédure d'autorisation	338
VI.2.3. Suivi d'une autorisation	342
VI.2.4. Annulation, révocation et modification d'une autorisation	343

VI.2.5. Suspension d'une autorisation	344
VI.2.6. Réexamen d'une autorisation.....	346
VI.3. Description des simplifications	346
VI.3.1. Garantie globale et dispense de garantie.....	348
VI.3.2. Utilisation de scellés d'un modèle spécial	348
VI.3.3. Expéditeur agréé	350
VI.3.3.1. Introduction.....	350
VI.3.3.2. Autorisation.....	350
VI.3.3.3. Procédures.....	352
VI.3.3.3.1. Régime de transit normal — obligations de l'expéditeur agréé...352	
VI.3.3.3.2. Plan de continuité des opérations — obligations de l'expéditeur agréé	353
VI.3.3.3.2.1. Mesures d'identification.....	
VI.3.3.3.2.2. Expédition des marchandises	
VI.3.4. Destinataire agréé.....	358
VI.3.4.1. Introduction.....	358
VI.3.4.2. Autorisation.....	358
VI.3.4.3. Dépôt temporaire.....	359
VI.3.4.4. Régimes.....	360
VI.3.4.4.1. Régime de transit normal	360
VI.3.4.4.2. Plan de continuité des opérations.....	361
VI.3.5. Marchandises acheminées par voie ferrée	363
VI.3.5.1. Simplifications applicables aux régimes de transit pour les marchandises acheminées par voie ferrée	363
VI.3.5.2. Procédure normale pour le transport par voie ferrée et ses particularités	364
VI.3.5.3. Régime du transit sur support papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée (disposition transitoire)	366
VI.3.5.3.1. Introduction.....	366
VI.3.5.3.2. Conditions régissant l'utilisation de la lettre de voiture CIM sur support papier comme déclaration de transit.....	367
VI.3.5.3.3. Entreprises de chemin de fer agréées	368
VI.3.5.3.4. Procédure pour le recours au régime de transit sur support papier...371	
VI.3.5.3.4.1. Lettre de voiture CIM utilisée comme déclaration de transit.....	
VI.3.5.3.4.2. Titulaire du régime	
VI.3.5.3.4.3. Remplissage de la lettre de voiture CIM utilisée comme déclaration de transit	
VI.3.5.3.4.4. Formalités au départ	
VI.3.5.3.4.5. Situations particulières au départ	
VI.3.5.3.4.6. En cours de route.....	
VI.3.5.3.4.7. À destination	
VI.3.5.3.4.8. Situations particulières à destination.....	
VI.3.5.3.5. Surveillance des opérations effectuées dans le cadre du régime de transit sur support papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée.....	384
VI.3.5.3.5.1 Fonctionnement des bureaux de comptabilité.....	
VI.3.5.3.5.2. Inspections par les autorités compétentes	

VI.3.5.3.6. Garanties dans le contexte du régime de transit simplifié pour les marchandises acheminées par voie ferrée	387
VI.3.5.3.6.1. Recours à une garantie globale.....	
VI.3.5.3.6.2. Garantie isolée.....	
VI.3.5.3.7. Scénarios	390
VI.3.5.3.7.1. Exemples	
VI.3.5.3.7.2. Situations particulières des transporteurs contractuels.....	
VI.3.5.4. Autres régimes de transit sur support papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée (disposition transitoire)	395
VI.3.5.5. Corridor T2	395
VI.3.6. Marchandises acheminées par voie aérienne — utilisation de manifestes sur support papier pour placer des marchandises sous le régime du transit commun/de l'Union.....	396
VI.3.6.1. Introduction	397
VI.3.6.2. Recours au régime de transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne	398
VI.3.6.2.1. Autorisation de recours au régime de transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne.....	398
VI.3.6.2.2. Recours au régime de transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne	399
VI.3.6.2.3. Recours au régime de transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne	401
VI.3.6.3. Recours au régime de transit commun/de l'Union sur la base d'un manifeste électronique pour les marchandises acheminées par voie aérienne	404
VI.3.6.4. Cas particuliers (recours au régime de transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne).....	404
VI.3.6.4.1. Transport effectué par des compagnies de courrier express	409
VI.3.7. Marchandises transportées par voie maritime.....	410
VI.3.7.1. Introduction	410
VI.3.7.2. Recours aux régimes de transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime	411
VI.3.7.2.1. Autorisation de recours aux régimes de transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime.....	412
VI.3.7.2.2. Recours aux régimes de transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime	413
VI.3.7.2.3. Exemples.....	417
VI.3.7.3. Cas particuliers (recours au régime de transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime).....	418
VI.3.7.3.1. Groupage.....	418
VI.3.7.3.2. Circulation de marchandises par voie maritime sur des navires assurant d'autres services que l'opération de lignes maritimes régulières	422
VI.3.8. Procédures simplifiées fondées sur l'article 6 de la convention	423
VI.3.9. Marchandises acheminées par voie aérienne — utilisation d'un document électronique de transport (DET) en tant que déclaration de transit pour placer des marchandises sous le régime du transit commun/de l'Union	423
VI.3.9.1. Introduction.....	423

VI.3.9.2. Informations générales	424
VI.3.9.3. Autorisation d'utilisation du DET.....	424
VI.3.9.4. Règles de procédure pour l'utilisation du DET	428
VI.3.9.4.1. Données requises pour le DET.....	428
VI.3.9.4.2. Procédure au bureau de douane de départ.....	436
VI.3.9.4.3. Procédure au bureau de douane de destination	438
VI.3.10. Marchandises acheminées par voie maritime — utilisation d'un DET en tant que déclaration de transit pour placer des marchandises sous le régime du transit de l'Union.....	441
VI.3.10.1. Introduction.....	442
VI.3.10.2. Informations générales.....	442
VI.3.10.3. Autorisation d'utilisation du DET.....	443
VI.3.10.4. Règles de procédure pour l'utilisation du DET	447
VI.3.10.4.1. Données requises pour le DET.....	447
VI.3.10.4.2. Procédure au bureau de douane de départ.....	453
VI.3.10.4.3. Procédure au bureau de douane de destination	456
VI.4. Cas particuliers (pour mémoire).....	459
VI.5. Exceptions (pour mémoire).....	459
VI.6. Instructions nationales spécifiques (réservé).....	459
VI.7. Partie réservée à l'usage des administrations douanières.....	459
VI.8. Annexes.....	459
VI.8.1. Modèle d'un cachet spécial utilisé par un expéditeur agréé	460
VI.8.2. Dérogations — cachet spécial (Italie).....	460
VI.8.3. Liste des aéroports et des bureaux de douane de rattachement.....	460
VI.8.4. Modèle d'autorisation pour le recours au régime de transit commun/de l'Union sur la base d'un manifeste électronique pour les marchandises acheminées par voie aérienne.....	461
VI.8.5. Schéma explicatif du groupage aérien	461
VI.8.6. Modèle d'autorisation pour le recours aux régimes de transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime	462
VI.8.7. Schéma explicatif du groupage maritime.....	466
VI.8.8. Formulaire de notification procédures simplifiées.....	467
VI.8.9. Liste des autorités responsables de la procédure de consultation en cas d'utilisation du DET en tant que déclaration de transit pour des marchandises acheminées par voie aérienne	468
VI.8.10. Modèle de lettre de consultation pour le DET	469
VI.8.11. Liste des autorités responsables de la procédure de consultation en cas d'utilisation du DET en tant que déclaration de transit pour des marchandises acheminées par voie maritime	471
VI.8.12. Tableau de correspondance CIM — CIM/SMGS.....	472
VI.8.13. Déclarations des entreprises de chemin de fer	473
PARTIE VII — APUREMENT DU RÉGIME DE TRANSIT ET PROCÉDURE DE RECHERCHE.....	475

VII.1. Introduction, législation et principes généraux.....	476
VII.1.1. Introduction.....	476
VII.1.2. Législation et principes généraux	476
VII.1.2.1. Sources juridiques.....	476
VII.1.2.2. Principes généraux.....	477
VII.1.2.2.1. Fin et apurement du régime de transit	477
VII.1.2.2.2. Procédure de recherche pour le contrôle de la fin du régime	478
VII.1.2.2.3. Échange d'informations.....	479
VII.2. Apurement du régime de transit et demande d'état	479
VII.2.1. Introduction.....	479
VII.2.2. Conditions de l'apurement.....	480
VII.2.3. Effets de l'apurement.....	480
VII.2.4. Forme de l'apurement.....	480
VII.2.5. Demande d'état et réponse d'état	481
VII.3. Procédure de recherche	483
VII.3.1. Introduction.....	483
VII.3.2. Ouverture de la procédure de recherche auprès du titulaire du régime	484
VII.3.2.1. Objectifs de la demande d'informations.....	485
VII.3.2.2. Procédure générale de demande d'informations au titulaire du régime.....	485
VII.3.2.3. Procédure de demande d'informations dans le cas des procédures simplifiées spécifiques à certains modes de transport.....	486
VII.3.3. Preuve alternative de la fin du régime de transit	487
VII.3.3.1. Preuve alternative que les marchandises ont été présentées au bureau de douane de destination ou à un destinataire agréé	488
VII.3.3.2. Preuve alternative que les marchandises en cause ont été placées sous un régime douanier dans un pays tiers	490
VII.3.4. Enquête auprès du bureau de douane de destination	492
VII.3.4.1. Autorité compétente et délai pour l'envoi de la demande d'enquête	492
VII.3.4.2. Envoi du message de «demande d'enquête» (IE142).....	493
VII.3.4.2.1. Emploi des messages d'échange d'informations.....	493
VII.3.4.3. Annulation du message «demande d'enquête» (IE142)	494
VII.3.4.4. Réponse du pays de destination.....	494
VII.3.4.4.1. Recherche documentaire.....	494
VII.3.4.4.2. Résultat de la recherche documentaire	495
VII.3.4.4.3. Délai de réponse si la procédure de recherche a été engagée auprès du bureau de douane de destination.....	497
VII.3.4.4.4. Codes de réponse à la demande d'enquête	497
VII.3.4.5. Demande d'informations au titulaire du régime après l'ouverture de la procédure de recherche auprès du bureau de douane de destination.....	498
VII.3.4.6. Suites à donner aux résultats de la procédure de recherche.....	499
VII.4. Plan de continuité des opérations.....	500
VII.4.1. Avis de recherche en cas de plan de continuité des opérations ou de procédure simplifiée spécifique à certains modes de transport.....	501
VII.4.1.1. Introduction.....	501
VII.4.1.2. Ouverture de la procédure de recherche auprès du titulaire du régime.....	502
VII.4.1.3. Autorité compétente et délai pour l'envoi de l'avis de recherche	503

VII.4.1.4. Avis de recherche TC20	503
VII.4.1.5. Réponse du pays de destination à l'avis de recherche	504
VII.4.1.6. Réponse du bureau de douane de passage à l'avis de recherche	507
VII.4.1.7. Suites à donner à la procédure de recherche	508
VII.5. Procédure de contrôle a posteriori	509
VII.5.1. Objectifs et méthodes d'un contrôle a posteriori	509
VII.5.2. Documents soumis au contrôle a posteriori	510
VII.5.2.1. Déclarations de transit (plan de continuité des opérations)	510
VII.5.2.2. Document électronique de transport en tant que déclaration de transit	510
VII.5.2.3. Preuve alternative	511
VII.5.2.4. Documents T2L	511
VII.5.2.5. Documents commerciaux valant document T2L	512
VII.5.3. Suites à donner au contrôle	512
VII.6. Exceptions (pour mémoire)	512
VII.7. Instructions nationales spécifiques (réservé)	512
VII.8. Annexes	512
VII.8.1. Liste des autorités compétentes	512
VII.8.2. Modèle de lettre d'information au titulaire du régime	513
VII.8.3. Formulaire TC20 — Avis de recherche — Notice d'utilisation	515
VII.8.4. Formulaire TC20A — Envoi d'informations	520
VII.8.5. Formulaire TC21 — Demande de contrôle a posteriori	521
VII.8.6. Formulaire TC21A — Demande de contrôle a posteriori	523
VII.8.7. Exemples de situations susceptibles de survenir durant la procédure de recherche	525
PARTIE VIII — DETTE ET RECOUVREMENT	527
VIII.1. Portée des dispositions	527
VIII.1.1. Définitions	527
VIII.1.2. Distinction entre dispositions répressives et dispositions financières	528
VIII.2. Naissance/absence d'une dette, manquements et identification des débiteurs et des cautions	528
VIII.2.1. Naissance/absence de la dette	528
VIII.2.1.1. Moment de naissance de la dette	528
VIII.2.1.1.1. Soustraction des marchandises au régime	528
VIII.2.1.1.2. Non-respect des conditions	529
VIII.2.2. Manquements au régime	529
VIII.2.2.1. Situations donnant lieu à soustraction	529
VIII.2.2.2. Situations ne constituant pas une soustraction au régime de transits	530
VIII.2.2.3. Situation dans laquelle une ou plusieurs conditions régissant le placement des marchandises sous le régime en cause ne sont pas respectées	531
VIII.2.2.4. Dette née dans le cadre du régime de transit	531
VIII.2.3. Extinction de dette	532
VIII.2.4. Détermination des débiteurs et des cautions	533

VIII.2.4.1. Débiteurs	533
VIII.2.4.2. Action à l'égard des débiteurs	534
VIII.2.4.3. Détermination et solidarité des débiteurs	534
VIII.2.4.4. Communication au débiteur	535
VIII.2.4.5. Action à l'égard de la caution.....	535
VIII.2.4.5.1. Responsabilité de la caution.....	535
VIII.2.4.5.2. Limite à la responsabilité de la caution	536
VIII.2.4.5.3. Notifications à la caution.....	536
VIII.2.4.6. Calcul du montant de la dette	538
VIII.3. Recouvrement de la dette	540
VIII.3.1. Analyse générale	541
VIII.3.2. Détermination de l'autorité responsable du recouvrement.....	541
VIII.3.2.1. Autorité responsable du recouvrement.....	541
VIII.3.2.2. Lieu de naissance de la dette	541
VIII.3.2.2.1. Lieu où se produisent les faits faisant naître la dette.....	542
VIII.3.2.2.2. Lieu où les autorités compétentes constatent que les marchandises se trouvent dans une situation ayant fait naître la dette	542
VIII.3.2.2.3. Lieu déterminé par défaut.....	542
VIII.3.3. Procédure de recouvrement	545
VIII.3.3.1. Messages d'échange d'informations	545
VIII.3.3.2. Échange d'informations et coopération en vue du recouvrement	546
VIII.3.3.3. Demande de recouvrement de l'autorité compétente du pays de départ.....	547
VIII.3.3.4. Demande de recouvrement émanant d'une autre autorité compétente	547
VIII.3.3.5. Acceptation du recouvrement par l'autorité requise	548
VIII.3.3.6. Notification du début de la procédure de recouvrement	550
VIII.3.4. Détermination a posteriori du lieu de naissance d'une dette.....	551
VIII.3.4.1. Nouvelle preuve après l'ouverture de la procédure de recouvrement.....	552
VIII.3.4.2. Nouvelle autorité compétente et nouvelle action en recouvrement ..	553
VIII.3.4.3. Conséquences pour l'action en recouvrement initiale.....	553
VIII.3.4.4. Conséquences pour l'action en recouvrement.....	554
VIII.3.4.4.1. Information des bureaux de douane de départ et garantie en cas de recouvrement ou d'apurement.....	554
VIII.3.4.4.2. Information de la caution en cas de recouvrement ou d'apurement.....	554
VIII.4. Cas particuliers (pour mémoire)	554
VIII.5. Exceptions (pour mémoire)	554
VIII.6. Instructions nationales spécifiques (réservé).....	554
VIII.7. Partie réservée à l'usage des administrations douanières.....	554
VIII.8. Annexes	554
VIII.8.1. Liste des autorités compétentes pour le recouvrement dans le plan de continuité des opérations	555
VIII.8.2. Avis d'information TC24 et avis de recouvrement TC25	556

VIII.8.3. Demande d'adresse(s) TC30	561
PARTIE IX — RÉGIME TIR (APPLICABLE DANS L'UNION).....	563
IX.1. TIR (transport international routier).....	563
IX.1.1. Contexte et réglementation	563
IX.1.2. Principes du régime TIR	564
IX.2. Habilitations	565
IX.2.1. Habilitation des associations garantes.....	565
IX.2.1.1. Procédure d'habilitation.....	566
IX.2.1.2. Critères d'habilitation	566
IX.2.1.3. Accord écrit.....	566
IX.2.1.4. Suivi de l'habilitation.....	566
IX.2.2. Habilitation des titulaires de carnets TIR.....	567
IX.2.2.1. Procédure d'habilitation.....	567
IX.2.2.2. Répartition des tâches dans le cadre de la procédure d'habilitation	567
IX.2.2.2.1. Contrôles effectués par les autorités douanières	568
IX.2.2.2.2. Suivi de l'habilitation.....	568
IX.2.2.3. Retrait de l'habilitation	569
IX.2.2.3.1. Recours à l'article 38 ou à l'article 6, paragraphe 4	569
IX.2.2.3.2. Application de l'article 38 de la convention TIR.....	570
IX.2.2.3.3. Application de l'article 6, paragraphe 4, de la convention TIR.....	570
IX.2.2.3.4. Notification à la Commission européenne et aux autres États membres.....	571
IX.2.2.4. Notification du rétablissement de l'accès au régime TIR	571
IX.3. Garanties.....	571
IX.3.1. Introduction.....	571
IX.3.2. Montant de la garantie.....	572
IX.3.2.1. Montant maximal de la garantie.....	572
IX.3.2.2. Règles concernant le taux de change	572
IX.3.3. Champ d'application de la garantie	572
IX.3.4. Responsabilité des associations garantes de l'Union.....	573
IX.4. Formalités au bureau de départ ou d'entrée	573
IX.4.1. Introduction.....	574
IX.4.2. Acceptation des données du carnet TIR.....	575
IX.4.3. Sécurité du véhicule/conteneur	577
IX.4.3.1. Recommandation concernant l'utilisation d'un système de codes pour porter les annotations de défauts dans le certificat d'agrément	577
IX.4.4. Formalités au bureau de douane de départ ou d'entrée.....	577
IX.4.4.1. Utilisation correcte du carnet TIR.....	578
IX.4.4.2. Recommandation concernant l'utilisation du code SH.....	579
IX.4.4.3. Preuve du statut douanier de marchandises de l'Union	579
IX.4.4.4. Présentation d'une garantie	580
IX.4.4.5. Scellement des véhicules/conteneurs	580
IX.4.4.6. Délai	580
IX.4.4.7. Itinéraire de circulation des marchandises dans le cadre d'une opération TIR	581
IX.4.4.8. Mainlevée de l'opération TIR	581

IX.4.5. Chargement intermédiaire.....	582
IX.4.5.1. Suspension temporaire du transport TIR	582
IX.4.6. Divergences.....	583
IX.4.6.1. Traitement des divergences.....	583
IX.4.6.2. Divergences détectées par le bureau de douane de départ.....	583
IX.4.6.3. Divergences détectées par le bureau de douane d'entrée.....	584
IX.5. Formalités au bureau de douane de destination ou de sortie.....	585
IX.5.1. Introduction.....	585
IX.5.2. Apurement de l'opération TIR par le bureau de douane de départ ou d'entrée.....	586
IX.5.3. Formalités au bureau de douane de destination ou de sortie.....	586
IX.5.4. Changement de bureau de douane de destination ou de sortie	587
IX.5.5. Incidents survenant au cours de la circulation de marchandises et utilisation du procès-verbal de constat	589
IX.5.6. Irrégularités constatées au bureau de douane de destination ou de sortie	590
IX.5.6.1. Irrégularités concernant les marchandises	590
IX.5.6.2. Irrégularités concernant les scellés	591
IX.5.6.3. Autres irrégularités.....	591
IX.5.7. Système de contrôle des carnets TIR	591
IX.5.8. Déchargement intermédiaire	592
IX.5.9. Traitement des transports TIR refusés	592
IX.6. Procédure de recherche	593
IX.6.1. Action de prérecherche	594
IX.6.2. Procédure de recherche	594
IX.6.3. Preuve alternative de fin de l'opération	596
IX.6.4. Dette et recouvrement	596
IX.6.4.1. Identification de la ou des personnes directement redevables	597
IX.6.4.2. Recouvrement de la dette et/ou d'autres impositions	597
IX.6.5. Réclamation auprès de l'association garante	598
IX.6.6. Application des articles 163 et 164 de l'AE	598
IX.6.6.1. Transfert de responsabilité pour le recouvrement de la dette	599
IX.7. Destinataire agréé.....	599
IX.7.1. Introduction.....	599
IX.7.2. Autorisation de rompre et de retirer les scellés douaniers	600
IX.7.3. Arrivée des marchandises	600
IX.7.4. Présentation du carnet TIR.....	601
IX.7.5. Visa et restitution du carnet TIR à son titulaire	601
IX.8. Annexes de la partie IX.....	602
IX.8.1. Points focaux au sein de l'Union	602
IX.8.2. Tableau de correspondance	603
IX.8.3. Manière de remplir le carnet TIR.....	605
IX.8.4. Opérations TIR dans des circonstances particulières (procédure de secours/plan de continuité des opérations).....	613
IX.8.5. Notification écrite	615
IX.8.6. Modèle d'avis de recherche	617
IX.8.7. Modèle d'accord/engagement de l'UE	619

IX.8.8. Modèle de cachet pour la procédure de secours/le plan de continuité des opérations	621
IX.8.9. Exemples de cas de dépôt des données du carnet TIR par voie électronique	621
IX.9. Exemple de situation impliquant l'Irlande du Nord après le Brexit	

Liste des abréviations courantes

AD	Règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission du 28 juillet 2015 complétant le règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil au sujet des modalités de certaines dispositions du code des douanes de l'Union
AE	Règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union
AELE	Association européenne de libre-échange
AT	Autriche
ATA	Admission temporaire
BE	Belgique
BG/bg	Bulgarie/bulgare
CE	Commission européenne
CDU	Règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013)
CH	Suisse
CIM	Contrat de transport international ferroviaire des marchandises
CMR	Contrat de transport international de marchandises par route
Convention	Convention du 20 mai 1987 relative à un régime de transit commun
Convention DAU	Convention du 20 mai 1987 relative à la simplification des formalités dans les échanges de marchandises
cs	Tchèque
CY	Chypre
CZ	Tchéquie
da	Danois
DAU	Document administratif unique
DE/de	Allemagne/allemand
DK	Danemark

EAD	Document d'accompagnement export
e-AD	Document administratif électronique
EE	Estonie
EL/el	Grèce/grec
en	Anglais
ENS	Déclaration sommaire d'entrée
ES/es	Espagne/espagnol
et	Estonien
FI/fi	Finlande/finnois
FR/fr	France/français
GB	Grande-Bretagne
HR/hr	Croatie/croate
HU/hu	Hongrie/hongrois
IE	Irlande
IRU	Union internationale des transports routiers
IS/is	Islande/islandais
IT/it	Italie/italien
JO	Journal officiel
LDA	Liste d'articles
LDA T/S	Liste d'articles transit/sécurité
LT/lt	Lituanie/lituanien
LU	Luxembourg
LV/lv	Lettonie/letton
MK/mk	Macédoine du Nord/macédonien
MT/mt	Malte/maltais
NL/nl	Pays-Bas/néerlandais
NO/no	Norvège/norvégien
NSTI	Nouveau système de transit informatisé
PL/pl	Pologne/polonais
PT/pt	Portugal/portugais
RO/ro	Roumanie/roumain

RS	Serbie
RSS	Ligne maritime régulière
SE	Suède
SH	Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises
SI	Slovénie
SK/sk	Slovaquie/slovaque
sl	Slovène
sv	Suédois
sr	Serbe
TAD	Document d'accompagnement transit
TDA	Règlement délégué (UE) 2016/341 de la Commission du 17 décembre 2015 complétant le règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les règles transitoires pour certaines dispositions du code des douanes de l'Union lorsque les systèmes informatiques concernés ne sont pas encore opérationnels et modifiant le règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission (JO L 69 du 15.3.2016, p. 1)
TDC	Tarif douanier commun
TIR	Transport international routier
TR/tr	Turquie/turc
TSAD	Document d'accompagnement transit/sécurité
UK	Royaume-Uni

Liste de définitions

Document administratif électronique (e-AD)	Pour le transit de l'Union uniquement — document de contrôle utilisé pour suivre la circulation de marchandises soumises à droits d'accise et en libre pratique entre deux points de l'Union européenne (UE).
Carnet ATA	Document douanier utilisé pour l'exportation temporaire, le transit et l'admission temporaire de marchandises destinées à des usages spécifiques, tels que des présentations, des expositions ou des foires, au titre de matériel professionnel ou d'échantillons commerciaux.
Expéditeur agréé	La personne habilitée à effectuer des opérations de transit sans présenter les marchandises au bureau de douane de départ.
Destinataire agréé	Personne autorisée à réceptionner, dans ses locaux ou à tout autre endroit déterminé, des marchandises placées sous le régime du transit sans devoir les présenter au bureau de douane de destination. Ces marchandises doivent être accompagnées du numéro de référence maître (MRN) de l'opération de transit concernée.
Transit commun	Régime douanier permettant le transport de marchandises entre l'UE et des pays de transit commun, ou entre des pays de transit commun (voir définition ci-après).
Marchandises de l'Union	Marchandises qui relèvent de l'une des catégories suivantes: <ul style="list-style-type: none">— marchandises entièrement obtenues sur le territoire douanier de l'Union, sans apport de marchandises importées de pays ou territoires en dehors de ce territoire;— marchandises importées sur le territoire douanier de l'Union à partir de pays ou territoires en dehors de ce territoire et mises en libre pratique;— marchandises obtenues ou produites, sur le territoire douanier de l'Union, soit à partir de marchandises visées au deuxième tiret exclusivement, soit à partir de marchandises visées aux premier et deuxième tirets.
Régime du transit de l'Union	Régime douanier permettant à des marchandises de circuler d'un point à un autre à l'intérieur de l'UE.

Autorité compétente	Autorité douanière ou toute autre autorité chargée d'appliquer la réglementation douanière.
Partie contractante	Partie à la convention relative à un régime de transit commun du 20 mai 1987 et à la convention du 20 mai 1987 relative à la simplification des formalités dans les échanges de marchandises. Les parties contractantes sont au nombre de huit: Union européenne, Islande, Norvège, Suisse, Turquie, Macédoine du Nord, Serbie et Royaume-Uni.
Statut douanier	Statut d'une marchandise, à savoir de l'Union ou non.
Territoire douanier de l'Union	<p>Le territoire douanier de l'Union comprend les territoires suivants, y compris leurs eaux territoriales, leurs eaux intérieures et leur espace aérien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • le territoire du Royaume de Belgique; • le territoire de la République de Bulgarie; • le territoire de la République tchèque; • le territoire du Royaume de Danemark, à l'exception des Îles Féroé et du Groenland; • le territoire de la République fédérale d'Allemagne, à l'exception, d'une part, de l'Île de Helgoland et, d'autre part, du territoire de Büsingen (traité du 23 novembre 1964 conclu entre la République fédérale d'Allemagne et la Confédération suisse); • le territoire de la République d'Estonie; • le territoire de l'Irlande; • le territoire de la République hellénique; • le territoire du Royaume d'Espagne, à l'exception de Ceuta et Melilla; • le territoire de la République française et le territoire de la Principauté de Monaco tel qu'il est défini par la convention douanière signée à Paris le 18 mai 1963, à l'exception des territoires d'outre-mer et de Saint-Pierre-et-Miquelon; • le territoire de la République italienne, à l'exception de la commune de Livigno; • le territoire de la République de Chypre, conformément aux dispositions de l'acte d'adhésion de 2003; • le territoire de la République de Lettonie; • le territoire de la République de Lituanie; • le territoire du Grand-Duché de Luxembourg; • le territoire de la Hongrie;

- le territoire de la République de Malte;
- le territoire du Royaume des Pays-Bas en Europe;
- le territoire de la République d’Autriche;
- le territoire de la République de Pologne;
- le territoire de la République portugaise;
- le territoire de la Roumanie;
- le territoire de la République de Slovénie;
- le territoire de la République slovaque;
- le territoire de la République de Finlande;
- le territoire du Royaume de Suède;
- le territoire de la République de Croatie.

Le territoire douanier de l’Union comprend également les territoires suivants, y compris les eaux territoriales, les eaux intérieures et l’espace aérien respectifs, qui sont situés **en dehors du territoire des États membres**, sur la base des conventions et traités qui leur sont applicables:

a) FRANCE

Le territoire de Monaco défini par la convention douanière signée à Paris le 18 mai 1963 (Journal officiel de la République française du 27 septembre 1963, p. 8679);

b) CHYPRE

Le territoire des zones de souveraineté britannique d’Akrotiri et de Dhekelia, définies dans le traité relatif à la création de la République de Chypre, signé à Nicosie le 16 août 1960 [United Kingdom Treaty Series, No 4 (1961) Cmnd. 1252].

Document
d’accompagnement export
(EAD)

(Pour l’UE uniquement) Document accompagnant les marchandises jusqu’au lieu où une déclaration d’exportation est traitée au bureau de douane d’exportation par le système de contrôle à l’exportation.

L’EAD correspond au modèle et aux notes figurant à l’annexe 9, appendices H1 et H2, du règlement délégué (UE) 2016/341 de la Commission du 17 décembre 2015 complétant le règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les règles transitoires pour certaines dispositions du code des douanes de l’Union lorsque les systèmes informatiques concernés ne sont pas encore opérationnels et modifiant le règlement délégué (UE)

2015/2446 de la Commission (JO L 69 du 15.3.2016, p. 1) (TDA).

Union européenne (UE)	Les États membres en sont l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, Chypre, la Croatie, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, Malte, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Slovaquie, la Slovénie, la Suède et la Tchéquie.
Association européenne de libre-échange (AELE)	Groupe de pays — Islande, Liechtenstein, Norvège et Suisse — qui partagent des accords de libre-échange.
Pays de transit commun	Tout pays, autre qu'un État membre de l'UE, qui est partie contractante à la convention de 1987 relative à un régime de transit commun.
Garantie	Couverture financière constituée par l'opérateur titulaire du régime de transit commun, afin de garantir la perception des droits de douane et autres impositions par les autorités douanières.
Liste de chargement	<p>Document qui peut être utilisé en lieu et place d'un DAU BIS lorsque plusieurs articles sont transportés sous le régime du transit dans un plan de continuité des opérations.</p> <p>La liste de chargement correspond au modèle et aux notes figurant à l'annexe B4, appendice III, de la convention/à l'annexe 72-04 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union (AE).</p>
Liste d'articles (LDA)	<p>La liste d'articles accompagne le document d'accompagnement transit (TAD) et les marchandises lorsqu'une déclaration de transit pour plus d'un article de marchandises est traitée au bureau de douane de départ par le nouveau système de transit informatisé (NSTI).</p> <p>La liste d'articles (LDA) correspond au modèle et aux notes figurant aux annexes A5 et A6, appendice III, de la convention/à l'annexe 9, appendice F2, du TDA.</p>
Manifeste	Dans le cadre du transport maritime et aérien, il s'agit du document détaillant la cargaison transportée. Ce document peut

être utilisé à des fins douanières, sous réserve d'une autorisation préalable, pour autant qu'il contienne les données nécessaires, notamment le statut des marchandises et leurs données d'identification.

Marchandises non Union	Marchandises autres que des marchandises de l'Union.
Bureau de douane de départ	Bureau de douane où les déclarations de placement des marchandises sous le régime du transit sont acceptées.
Bureau de douane de destination	Bureau de douane où les marchandises placées sous le régime du transit doivent être présentées pour mettre fin au régime.
Bureau de douane de garantie	Bureau où les autorités douanières de chaque pays décident que les garanties doivent être constituées.
Bureau de douane de passage	Le bureau de douane situé au point d'entrée ou de sortie, en fonction du type de régime de transit applicable.

Voir tableau pour plus de détails:

	Transit commun	Transit de l'Union
Point d'entrée	Dans un pays de transit commun (partie contractante à la convention relative à un régime de transit commun)	Sur le territoire douanier de l'Union — lorsque les marchandises ont emprunté un territoire en dehors de ce territoire au cours de l'opération de transit
Point de sortie	D'un pays de transit commun — lorsque les marchandises quittent le territoire douanier de ce pays au cours d'une opération de transit via une frontière entre ce pays et un pays tiers (autre qu'un pays de transit commun)	Du territoire douanier de l'Union — lorsque les marchandises quittent ce territoire au cours d'une opération de transit via une frontière avec un territoire qui n'est pas un pays de transit commun

Personne établie dans une partie contractante

- Toute personne ayant sa résidence habituelle dans la partie contractante (pays de transit commun).
- Toute organisation (personne morale ou association de personnes) ayant un siège social, un siège central ou un

établissement stable dans la partie contractante (pays de transit commun).

Titulaire du régime du transit Personne qui dépose la déclaration de transit ou au nom de laquelle la déclaration est déposée.

Représentation en douane Toute personne désignée par une autre personne pour accomplir des actes et formalités prévus par la législation douanière dans ses rapports avec les autorités douanières.

Document administratif unique (DAU) Formulaire à exemplaires multiples utilisé dans l'ensemble de l'UE et dans les pays de transit commun pour le placement des marchandises sous le régime du transit, dans le cadre d'un plan de continuité des opérations (voir partie V).

DAU BIS Formulaire destiné à compléter les exemplaires du document administratif unique (DAU) en cas de déclaration de plusieurs lots de marchandises dans le cadre d'un plan de continuité des opérations.

Territoires fiscaux spéciaux

Partie du territoire douanier de l'Union où les deux directives suivantes ne s'appliquent pas:

— la directive 2006/112/CE du Conseil du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée;

— la directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 relative au régime général d'accise.

Il s'agit:

des Îles Åland, des Îles Canaries, du mont Athos et des territoires français (Guadeloupe, Guyane française, Martinique, Réunion, Mayotte et Saint-Martin).

Pour des informations actualisées sur ces territoires fiscaux spéciaux, veuillez consulter:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/territorial-status-eu-countries-and-certain-territories_fr

Document d'accompagnement transit (TAD) Document imprimé à partir du NSTI pour accompagner les marchandises et fondé sur les éléments d'information figurant sur la déclaration de transit.

Le TAD correspond au modèle et aux notes figurant à l'appendice III, annexes A3 et A4, de la convention/à l'annexe 9, appendice F1, du TDA.

Document d'accompagnement transit/sécurité (TSAD)

Pour le transit dans l'Union uniquement

Le document d'accompagnement transit/sécurité (TSAD) accompagne les marchandises lorsque la déclaration de transit est traitée par le NSTI au bureau de douane de départ et contient à la fois des données relatives au transit et des données relatives à la sûreté et à la sécurité.

Le TSAD correspond au modèle et aux notes figurant à l'annexe 9, appendice F3, du TDA. Toutefois, il peut également être imprimé dans les pays de transit commun si les bureaux de douane de passage et/ou de destination sont situés dans l'UE.

Liste d'articles transit/sécurité (LDA T/S)

Pour le transit de l'Union uniquement

La liste d'articles transit/sécurité (LDA T/S) accompagne le TSAD et les marchandises si:

- une déclaration de transit est traitée par le NSTI au bureau de douane de départ:
- la déclaration comporte plusieurs articles de marchandises, et
- la déclaration contient les données relatives au transit ainsi que les données relatives à la sécurité et à la sûreté.

La LDA T/S correspond au modèle et aux notes figurant à l'annexe 9, appendice F4, du TDA. Toutefois, elle peut également être imprimée dans les pays de transit commun si les bureaux de douane de transit et/ou de destination sont situés dans l'UE.

Pays tiers

Tout pays qui n'est pas membre de l'UE ni partie contractante à la convention relative à un régime de transit commun.

Déclaration de transit

Acte par lequel une personne manifeste, selon les modalités requises, sa volonté de placer des marchandises sous le régime du transit.

Sources d'informations générales

Union européenne

<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Législation douanière

http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/transit/index_fr.htm

- Manuel Transit
- Liste des bureaux de douane de passage
- Annuaire du réseau Transit
- Nouveaux systèmes de transit douanier pour l'Europe (brochure)
- Législation
- Consultations avec le commerce
- Sites internet des douanes nationales:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/links/customs/index_fr.htm

Divers:

[Organisation mondiale des douanes](#)

Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) — convention

TIR: <http://www.unece.org/trans/bcf/welcome.html>

PARTIE I — INTRODUCTION GÉNÉRALE

La partie I du présent manuel décrit le contexte historique et présente brièvement les régimes de transit.

Le point I.1 explique la nature et le but du régime de transit et en présente un bref historique.

Le point I.2 présente le statut douanier des marchandises.

Le point I.3 présente le régime du transit commun.

Le point I.4 présente le régime du transit de l'Union européenne (UE ou Union) ainsi que d'autres régimes de transit applicables au sein de l'UE.

Le point I.5 couvre les exceptions.

Le point I.6 est réservé aux instructions nationales spécifiques.

Le point I.7 est réservé à l'usage des administrations douanières.

Le point I.8 contient les annexes.

I.1. Comment fonctionne le transit?

Circulation des marchandises

Lorsque des marchandises entrent dans un pays ou sur un territoire, les services douaniers exigent le paiement de droits à l'importation ou d'autres taxes et, s'il y a lieu, appliquent des mesures de politique commerciale (perception de droits antidumping, par exemple).

Ces règles s'appliquent même lorsque les marchandises ne font que traverser (transiter par) ce pays ou territoire. Sous certaines conditions, les droits et taxes acquittés peuvent être remboursés lorsque les marchandises quittent le pays/territoire.

Cette procédure peut devoir être répétée dans le pays ou sur le territoire suivant. Les marchandises peuvent ainsi devoir faire l'objet d'une série de procédures administratives à chaque passage de frontières avant d'atteindre leur destination finale.

Comment fonctionne le transit

Le transit permet de réduire ces procédures administratives et les coûts correspondants pour les opérateurs. Il s'agit d'un régime douanier qu'ils peuvent utiliser pour faire circuler des marchandises par-delà les frontières ou les territoires sans payer les taxes normalement exigibles sur les marchandises à l'entrée (ou à la sortie) du territoire. Il ne requiert qu'une seule formalité douanière, à la sortie du territoire couvert par le régime.

Le transit est particulièrement adapté à l'UE, qui comprend un territoire douanier unique, mais de multiples territoires fiscaux: les marchandises peuvent circuler sous le régime du transit, de leur point d'entrée dans l'UE jusqu'au point de destination finale.

Ce point marque la fin du transit: les obligations douanières et fiscales locales sont prises en charge et les marchandises sont mises en libre pratique ou placées sous un autre régime douanier suspensif.

Un régime suspensif peut également prendre fin par le placement de marchandises non Union sous le régime du transit, par exemple par la réexportation du territoire douanier de l'Union.

Naissance et évolution du régime de transit

Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, les échanges de marchandises ont connu un développement rapide en Europe. Il est vite apparu que les procédures douanières, longues et fastidieuses, chaque fois que les marchandises passaient une frontière, pesaient lourdement sur les échanges. Dans un climat de coopération

croissante entre les nations, des négociations ont été ouvertes sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies, avec pour objectif de parvenir à un accord international et de faciliter ainsi la circulation des marchandises en Europe.

Accord TIR

Le premier acte de ce type — l'accord TIR (transport international routier) — a été conclu en 1949. Il donna lieu à l'introduction, dans un certain nombre de pays européens, d'un système de garantie couvrant les droits de douane et autres impositions susceptibles d'être perçus sur les marchandises circulant en Europe dans le cadre d'échanges internationaux.

Le succès de l'accord de 1949 a conduit à l'élaboration de la convention TIR, adoptée en 1959 ⁽²⁾. Cette convention a été révisée en 1975 et compte actuellement (juin 2019) 76 parties contractantes.

Communauté européenne

Parallèlement au développement global des échanges internationaux, il a été constaté que la Communauté européenne, nouvellement créée et en expansion, avait besoin d'un régime de transit spécifique afin de faciliter la circulation des marchandises et les formalités douanières au sein de ses États membres et entre eux.

Communauté européenne/Union européenne

Le traité instituant la Communauté européenne a été conclu en 1957 et est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1958.

Les États membres fondateurs étaient: l'Allemagne, la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg et les Pays-Bas.

Le Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni ont rejoint la Communauté européenne en 1973. La Grèce leur a emboîté le pas en 1981, suivie de l'Espagne et du Portugal en 1986, de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède en 1995, de Chypre, de l'Estonie, de la Hongrie, de la Lettonie, de la Lituanie, de Malte, de la Pologne, de la Slovaquie, de la Slovénie et de la Tchéquie en 2004, de la Bulgarie et de la Roumanie en 2007, puis de la Croatie en 2013. Le Royaume-Uni est sorti de l'Union européenne en 2020.

Le régime de transit communautaire

La nécessité de disposer d'un régime de transit spécifique à la Communauté européenne est devenue pressante en 1968, lorsque le tarif douanier commun a été introduit.

⁽²⁾ Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (convention TIR de 1975).

Le régime de transit communautaire a donc été introduit en 1968. Il visait à faciliter la circulation des marchandises, communautaires ou non, au sein de la Communauté européenne. Il a été, pour la première fois, fait usage des sigles T1 pour les marchandises non communautaires et T2 pour les marchandises communautaires.

Circulation intracommunautaire de marchandises via des pays de l'AELE

En raison de l'augmentation du volume des échanges et afin de faciliter la circulation des marchandises en Europe, le régime du transit communautaire a été étendu en 1972 au moyen de deux accords destinés à couvrir les échanges avec l'Autriche et la Suisse. Ces deux pays, qui occupent une position géostratégique importante en Europe, faisaient partie de l'Association européenne de libre-échange (AELE).

Association européenne de libre-échange (AELE)

L'accord sur l'AELE a été conclu en 1959 et est entré en vigueur en 1960. Les membres fondateurs étaient l'Autriche, le Danemark, la Norvège, le Portugal, le Royaume-Uni, la Suède et la Suisse. Par la suite, l'Islande et la Finlande ont rejoint l'association.

L'Autriche, le Danemark, la Finlande, le Portugal, le Royaume-Uni et la Suède ne font plus partie de l'AELE.

Transit commun

Les accords de 1972 avec les deux pays de l'AELE, la Suisse et, à l'époque, l'Autriche, ont été remplacés en 1987 par deux conventions établies entre la Communauté européenne et l'ensemble des pays de l'AELE.

Ces conventions visaient à faciliter l'importation et l'exportation des marchandises à destination ou en provenance de la Communauté européenne ou des pays de l'AELE, ou leur circulation entre ces deux entités, mais également entre les pays de l'AELE.

Le régime de transit commun a été établi par une convention, communément appelée la «**convention**»⁽³⁾.

L'autre convention — la **convention DAU** — a introduit des formalités simplifiées d'importation, d'exportation et de transit, sur la base du DAU⁽⁴⁾.

(3) Convention entre la Communauté économique européenne, la république d'Autriche, la république de Finlande, la république d'Islande, le royaume de Norvège, le royaume de Suède et la Confédération helvétique relative à un régime de transit commun du 20 mai 1987 (JO L 226 du 13.8.1987) et ses modifications.

(4) Convention entre la Communauté économique européenne et la République d'Autriche, la République de Finlande, la République d'Islande, le Royaume de Norvège, le Royaume de Suède et la Confédération suisse sur la simplification des formalités dans les échanges de marchandises (prévoyant l'utilisation d'un document administratif unique) (JO L 134 du 22.5.1987) et ses modifications.

Pays de Visegrad	Le 1 ^{er} juillet 1996, les deux conventions ont été étendues aux quatre pays de Visegrad, à savoir la Hongrie, la Pologne, la Slovaquie et la Tchéquie, jusqu'à ce qu'ils deviennent membres de l'UE.
Autres pays de transit commun	<p>La convention a également été étendue à d'autres pays:</p> <ul style="list-style-type: none"> — la Croatie, le 1^{er} juillet 2012 (jusqu'à son adhésion à l'UE); — la Turquie, le 1^{er} décembre 2012; — la Macédoine du Nord, le 1^{er} juillet 2015; — la Serbie, le 1^{er} février 2016; — le Royaume-Uni, le 1^{er} janvier 2021.
Pays candidats	<p>Toutes les futures parties contractantes à la convention sont considérées comme des «pays candidats».</p> <p>De nombreux pays ont exprimé le souhait d'adhérer au régime de transit commun (principalement des pays des Balkans occidentaux et des pays du partenariat oriental, tels que l'Albanie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Bosnie-Herzégovine, la Géorgie, la Moldavie et l'Ukraine).</p>
Réforme du transit	La mise en place du marché unique en 1993 et la modification du contexte politique en Europe centrale et orientale ont fait naître de nouveaux défis rendant nécessaire une réforme des régimes de transit.

I.2. Statut des marchandises

Depuis l'introduction du transit communautaire en 1968, le statut douanier des marchandises est le principal facteur qui détermine le placement des marchandises sous une déclaration de transit **T1** ou **T2**.

Dans certains cas, la preuve du statut douanier de marchandises de l'Union devra être apportée.

La partie II du présent manuel fournit de plus amples explications sur le statut douanier des marchandises de l'Union.

I.3. Transit commun

I.3.1. Législation

La base juridique sur laquelle repose le régime de transit commun est la convention relative à un régime de transit commun du 20 mai 1987 (voir note de bas de page n° 3).

Les pays de transit commun (*toutes les parties contractantes à la convention, à l'exception du Liechtenstein, qui partage une union douanière avec la Suisse*) sont:

- **les États membres de l'UE;**
- **la Suisse, la Norvège et l'Islande** (les trois pays de l'AELE);
- **la Turquie;**
- **la Macédoine du Nord;**
- **la Serbie;**
- **le Royaume-Uni.**

La base juridique sur laquelle reposent les formalités simplifiées pour les échanges de marchandises entre l'UE et les pays de transit commun, ainsi qu'entre les pays de transit commun eux-mêmes, est la convention DAU de mai 1987 (voir note de bas de page n° 4).

L'annexe I.8.2 du présent manuel détaille les règles et procédures régissant l'adoption de la législation relative au transit commun.

I.3.2. Description du régime

Le régime de transit commun prévoit la suspension, pendant le transport du bureau de douane de départ au bureau de douane de destination, des droits de douane et d'accise, de la taxe sur la valeur ajoutée et d'autres taxes appliqués aux marchandises.

Il peut être utilisé par les opérateurs économiques afin de faciliter la circulation des marchandises d'une partie contractante à une autre. Toutefois, son utilisation n'est pas obligatoire.

La procédure est gérée par les administrations douanières des différentes parties contractantes par l'intermédiaire d'un réseau de bureaux de douane:

- les bureaux de douane de départ;
- les bureaux de douane de passage;
- les bureaux de douane de destination;

— les bureaux de douane de garantie.

La procédure débute au bureau de douane de départ et prend fin lorsque les marchandises et le TAD sont présentés au bureau de douane de destination, conformément aux dispositions applicables en matière de transit commun.

Elle implique un échange de messages dans le système informatique NSTI (nouveau système de transit informatisé) prévu à cet effet (voir point I.4.1.3), entre le bureau de douane de destination et le bureau de douane de départ.

Dans le cadre du plan de continuité des opérations (voir partie V), un exemplaire de la déclaration de transit au format papier [document d'accompagnement sécurité (SAD) ou TAD]] est renvoyé par le bureau de douane de destination au bureau de douane de départ (ou à un bureau centralisateur dans le pays de départ).

Dès réception de la confirmation via le NSTI ou de la copie papier de la déclaration de transit, le bureau de douane de départ apure le régime de transit et libère de sa responsabilité le titulaire du régime de transit, sous réserve qu'aucune différence importante n'ait été constatée.

Titulaire du régime
de transit commun

Le régime de transit commun commence lorsqu'un opérateur introduit une déclaration de transit auprès du bureau de douane de départ demandant le placement des marchandises sous le régime du transit.

Cette personne devient alors le «titulaire du régime» aux fins du transit commun.

Après le placement des marchandises sous le régime du transit, cette personne est tenue de présenter les marchandises intactes (scellés intacts le cas échéant), ainsi que la déclaration de transit, au bureau de douane de destination, dans un délai déterminé.

Ce bureau de douane appliquera les règles douanières régissant le régime de transit commun et le paiement de toute dette (douanière) exigible en cas d'irrégularité.

Le titulaire du régime doit constituer une garantie destinée à couvrir le montant de la dette éventuelle (s'il n'en a pas été exempté par la loi ou par une autorisation). Cette garantie peut prendre la forme d'un dépôt en espèces ou d'un engagement de la part d'une institution financière agissant en tant que caution (voir partie III du présent

manuel pour de plus amples informations sur les garanties et les cautions).

Article 2 de la convention

Il existe deux types de procédures de transit commun: les procédures T1 et T2. Celles-ci reflètent le statut différent des marchandises en circulation.

T1

La **procédure T1 (régime de transit externe)** permet la circulation de marchandises non Union en suspension des mesures qui leur sont normalement applicables à l'importation.

T2

La **procédure T2 (régime de transit interne)** permet la circulation de marchandises de l'Union en suspension des mesures qui leur sont normalement applicables à l'importation dans un pays de transit commun.

Simplifications du transit

Dans certaines circonstances, sous réserve de l'accord des autorités douanières compétentes, le régime de transit commun peut être simplifié (voir partie VI du présent manuel consacrée aux simplifications du transit).

I.4. Transit au sein de l'Union

Le présent point est divisé comme suit:

- régime de transit de l'Union (point I.4.1);
- autres régimes de transit applicables au sein de l'Union (point I.4.2).

I.4.1. Transit de l'Union

I.4.1.1. Législation

Le transit de l'Union a pour base juridique le code des douanes de l'Union [règlement (UE) n° 952/2013] ainsi que son règlement délégué [règlement (UE) 2015/2446], son règlement délégué relatif aux règles transitoires [règlement (UE) 2016/341] et son règlement d'exécution [règlement (UE) 2015/2447].

Le régime de transit de l'Union a été étendu aux échanges de certaines marchandises avec l'Andorre dans le cadre de l'union douanière formée entre l'Union et la Principauté.

Une extension similaire existe pour les échanges entre l'Union et Saint-Marin dans le cadre de l'union douanière formée entre l'Union

et cet État (voir partie IV, chapitre 5 du présent manuel pour de plus amples informations concernant l'Andorre et Saint-Marin).

L'annexe I.8.1 du présent manuel détaille les règles et procédures régissant l'adoption de la législation relative au transit de l'Union.

I.4.1.2. Description du régime

Le présent point décrit les régimes de transit de l'Union comme suit:

- régimes du transit externe de l'Union (point I.4.1.2.1);
- régimes du transit interne de l'Union (point I.4.1.2.2).

Utilisation du régime de transit de l'Union

Le régime de transit de l'Union s'applique à la circulation de marchandises non Union et, dans certains cas, de marchandises de l'Union entre deux points à l'intérieur de l'Union (voir également point I.4.2 pour les autres régimes de transit applicables dans l'Union).

La procédure est gérée par les administrations douanières des différents États membres par l'intermédiaire d'un réseau de bureaux de douane, appelés:

- bureaux de douane de départ;
- bureaux de douane de passage;
- bureaux de douane de destination;
- bureaux de douane de garantie.

La procédure débute au bureau de douane de départ et prend fin lorsque les marchandises et le TAD sont présentés au bureau de douane de destination, conformément aux dispositions applicables en matière de transit.

À ce stade, le bureau de douane de destination et le bureau de douane de départ échangent des messages électroniques dans le NSTI pour confirmer la fin du transit.

Si un plan de continuité des opérations est également applicable, un exemplaire de la déclaration de transit au format papier (SAD ou TAD/document d'accompagnement transit/sécurité) est renvoyé par le bureau de douane de destination au bureau de douane de départ (ou à un bureau centralisateur dans l'État membre de départ).

Dès réception, soit de la confirmation via le NSTI, soit de la copie de la déclaration de transit, le bureau de douane de départ apure le régime de transit et libère de sa responsabilité le titulaire du régime

de transit, sous réserve qu'aucune différence importante n'ait été constatée.

Titulaire du régime de transit de l'Union

Le régime de transit de l'Union commence lorsqu'un opérateur introduit une déclaration de transit auprès du bureau de douane de départ demandant le placement des marchandises sous le régime du transit.

Cette personne devient alors le «titulaire du régime» aux fins du transit commun.

Après le placement des marchandises sous le régime du transit, cette personne est tenue de présenter les marchandises intactes (scellés intacts le cas échéant), ainsi que la déclaration de transit, au bureau de douane de destination, dans un délai déterminé.

Ce bureau de douane appliquera les règles douanières régissant le régime de transit commun et le paiement de toute dette (douanière) exigible en cas d'irrégularité.

Le titulaire du régime est tenu de constituer une garantie destinée à couvrir le montant de la dette éventuelle (s'il n'en a pas été exempté par la loi ou par une autorisation). Cette garantie peut prendre la forme d'un dépôt en espèces ou d'un engagement de la part d'une institution financière agissant en tant que caution (voir partie III du présent manuel pour de plus amples informations sur les garanties et les cautions).

Transit externe et interne

Il existe deux types de régimes de transit de l'Union, qui reflètent globalement le statut des marchandises en circulation:

Articles 226 et 227 du CDU

- T1 (transit externe);
- T2 (transit interne).

Simplifications du transit

Dans certaines circonstances, sous réserve de l'accord du bureau de douane compétent, le régime de transit de l'Union peut être simplifié (voir partie VI du présent manuel consacrée aux simplifications du transit).

I.4.1.2.1. Régime du transit externe de l'Union

T1

Le régime du transit externe de l'Union (T1) **s'applique principalement à la circulation de marchandises non Union**. Il

suspend les droits à l'importation, les autres taxes et les mesures de politique commerciale jusqu'à ce que les marchandises parviennent à leur destination dans l'Union.

Article 189 de l'AD

Cependant, le régime du transit externe de l'Union est également obligatoire:

— lorsque des marchandises de l'Union sont exportées du territoire douanier de l'Union vers un pays de transit commun; ou

— lorsqu'elles sont exportées et traversent un ou plusieurs pays de transit commun, et que le régime de transit, après l'exportation, est utilisé,

dans les cas suivants:

- a) les marchandises de l'Union ont fait l'objet de formalités douanières d'exportation en vue de la restitution de droits à l'exportation vers des pays tiers dans le cadre de la politique agricole commune;
- b) les marchandises de l'Union proviennent de stocks d'intervention, elles sont soumises à des mesures de contrôle pour ce qui est de leur utilisation ou de leur destination et elles ont fait l'objet de formalités douanières à l'exportation vers des pays tiers dans le cadre de la politique agricole commune;
- c) les marchandises de l'Union peuvent bénéficier d'un remboursement ou d'une remise des droits à l'importation (conformément à l'article 118, paragraphe 4, du CDU).

En outre, si des marchandises visées à l'article 1^{er} de la directive 2008/118/CE ⁽⁵⁾ et ayant le statut douanier de marchandises de l'Union sont exportées, elles peuvent être placées sous le régime du transit externe de l'Union.

I.4.1.2.2. Régime du transit interne de l'Union

T2

Le régime du transit interne de l'Union (T2) s'applique aux marchandises de l'Union qui sont déplacées d'un point à un autre du territoire douanier de l'Union et traversent un pays ou territoire en

⁽⁵⁾ Directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 relative au régime général d'accise et abrogeant la directive 92/12/CEE (JO L 9 du 14.1.2009, p. 12).

dehors de ce territoire sans aucune modification de leur statut douanier.

La procédure T2 s'applique également aux marchandises qui sont déplacées de l'Union vers un pays de transit commun, où elle fait suite à la procédure d'exportation.

La procédure T2 ne s'applique pas aux marchandises qui sont transportées exclusivement par voie maritime ou aérienne.

T2F

Le régime du transit interne de l'Union T2F s'applique aux marchandises de l'Union;

- qui sont déplacées d'un territoire fiscal spécial à une autre partie du territoire douanier de l'Union, qui n'est pas un territoire fiscal spécial;
- lorsque ce déplacement prend fin en un lieu situé en dehors de l'État membre par lequel elles sont entrées sur le territoire douanier de l'Union.

Cependant, dans d'autres situations, le régime du transit interne (T2F) est une option. Les marchandises peuvent également être déplacées si l'opérateur a la preuve qu'elles bénéficient du statut douanier de marchandises de l'Union.

I.4.1.3. Nouveau système de transit informatisé (NSTI)

Le NSTI est un outil informatique commun de l'UE permettant la gestion et le contrôle du système de transit.

Il a pour objectifs principaux de rendre les régimes de transit plus rapides, plus efficaces, plus efficaces et plus sûrs, tout en permettant la prévention et la détection de fraudes.

D'une manière générale, l'utilisation du NSTI est **obligatoire** pour le régime du transit commun et pour le régime du transit de l'Union (tant externe qu'interne).

Dérogations

- simplifications concernant certains modes de transport;

- plan de continuité des opérations;
- voyageurs autorisés à utiliser une déclaration sur support papier dans certaines situations.

I.4.1.3.1. Principaux éléments ou messages utilisés lors d'une opération NSTI

Avant d'entrer dans les détails, il est utile d'indiquer quels sont les principaux éléments et messages utilisés dans une opération NSTI:

- la **déclaration de transit** — un formulaire électronique (envoyé sous la forme du message IE015 «données de la déclaration»);
- le **numéro de référence maître (MRN)** — un numéro d'enregistrement unique octroyé par le système à chaque déclaration pour identifier le mouvement;
- le **document d'accompagnement transit (TAD)** — il suit les marchandises du bureau de douane de départ jusqu'au bureau de douane de destination;
- le **message «avis anticipé d'arrivée»** (message IE001) — envoyé par le bureau de douane de départ au bureau de douane de destination déclaré, mentionné dans la déclaration;
- le **message «avis anticipé de passage»** (message IE050) — envoyé par le bureau de douane de départ au(x) bureau(x) de douane de passage déclaré(s) pour prévenir du passage anticipé des marchandises à la frontière;
- le **message «avis de passage de frontière»** (message IE118) — envoyé par le bureau de douane de passage réel après vérification des marchandises;
- le **message «avis d'arrivée»** (message IE006) — envoyé par le bureau de douane de destination réel au bureau de douane de départ à l'arrivée des marchandises;
- le **message «résultats du contrôle»** (message IE018) — envoyé par le bureau de douane de destination réel au bureau de douane de départ, après vérification des marchandises, le cas échéant.

Il est également important de comprendre que le système couvre toutes les combinaisons possibles de procédures normales et

simplifiées, tant au départ (expéditeur agréé) qu'à destination (destinataire agréé).

L'annexe IV.4.8.1 contient davantage de messages (leurs numéros, noms et abréviations dans le système).

I.4.1.3.2. Bureau de douane de départ

La déclaration de transit est envoyée au bureau de douane de départ sous forme électronique. Les déclarations électroniques peuvent être effectuées au bureau de douane de départ ou à partir des locaux mêmes d'un opérateur économique.

La déclaration doit contenir toutes les données requises et respecter les spécifications du système, dans la mesure où celui-ci codifie et valide les données automatiquement.

S'il détecte une incohérence, il la signale. Le déclarant est informé afin de pouvoir apporter les corrections nécessaires avant que la déclaration ne soit définitivement acceptée.

Il convient de noter que «corriger» une déclaration de transit ne signifie pas la «modifier», au sens de l'article 31 de l'appendice I de la convention/de l'article 173 du CDU (voir point IV.2.3.2 relatif à la modification d'une déclaration de transit).

Une fois les corrections saisies et la déclaration acceptée, le système attribue un numéro d'enregistrement unique à la déclaration — le MRN.

Ensuite, après d'éventuelles vérifications au bureau de douane de départ lui-même ou dans les locaux de l'expéditeur agréé et une fois les garanties acceptées, les marchandises sont placées sous le régime du transit.

Le système imprime le TAD et, au besoin, la LDA, soit au bureau de douane de départ, soit dans les locaux de l'expéditeur agréé.

Ces documents doivent voyager avec les marchandises et être présentés à tous les bureaux de douane de passage ainsi qu'au bureau de douane de destination.

Lorsqu'il imprime ces documents, le bureau de douane de départ envoie simultanément le **message IE001** au bureau de douane de destination déclaré.

Ce message contient principalement les informations tirées de la déclaration, ce qui permet au bureau de douane de destination de vérifier les marchandises à leur arrivée. Le bureau de douane de destination doit pouvoir disposer des données relatives à la déclaration de transit pour être en mesure de décider avec justesse et fiabilité des mesures qu'il convient de prendre à l'arrivée des marchandises.

Si les marchandises doivent également passer par un bureau de douane de passage, le bureau de douane de départ envoie également le **message IE050** pour avertir ce bureau afin qu'il puisse contrôler le passage des marchandises.

I.4.1.3.3. Bureau de douane de destination

À leur arrivée, les marchandises doivent être présentées au bureau de douane de destination (ou au destinataire agréé) en même temps que le TAD et la liste d'articles, si nécessaire.

Ayant déjà reçu le message IE001, ce bureau de douane a connaissance de tous les détails des données relatives à la déclaration de transit et peut donc décider à l'avance des contrôles qui seront nécessaires.

Lorsque le bureau de douane de destination introduit le MRN dans le NSTI, le système fait automatiquement apparaître le message IE001 pour ces marchandises, lequel servira de base à toute mesure prise ou à tout contrôle effectué par ce bureau.

Le bureau de douane de destination envoie ensuite immédiatement le message IE006 au bureau de douane de départ.

Après avoir procédé aux contrôles adéquats, le bureau de douane de destination informe le bureau de douane de départ des résultats en utilisant le message IE018 et en indiquant les irrégularités éventuellement constatées.

Les messages IE006 et IE018 sont nécessaires au bureau de douane de départ pour qu'il puisse apurer l'opération de transit et libérer les garanties correspondantes.

I.4.1.3.4. Bureau de douane de passage

Lorsque les marchandises arrivent à un bureau de douane de passage, elles doivent être présentées à ce bureau avec le TAD et, au besoin, avec la liste d'articles.

Le message IE050 a normalement déjà dû être introduit dans le NSTI — le bureau de douane peut le retrouver en introduisant le MRN et, par la suite, approuver le passage des marchandises.

Il envoie ensuite le message IE118 au bureau de douane de départ.

I.4.1.3.5. Modification du bureau de douane de passage ou de destination

Si les marchandises transitent par un bureau de douane de passage autre que celui déclaré, le message initialement envoyé au bureau de passage déclaré (IE050) n'est d'aucune utilité.

Dans ce cas, le bureau de douane de passage réel envoie le message «demande d'ATR» (avis anticipé de passage) (IE114) au bureau de douane de départ pour lui demander le message IE050 afin d'avoir accès aux données relatives à la déclaration.

En réponse, le bureau de douane de départ envoie le message «réponse à une demande d'ATR» (IE115).

De la même manière, les marchandises peuvent être présentées à un bureau de douane de destination autre que celui déclaré.

Dans ce cas, le bureau de douane de destination réel envoie le message «demande d'AAR» (avis anticipé d'arrivée) (IE002) au bureau de douane de départ pour lui demander d'envoyer le message IE001. Ainsi, le nouveau bureau de douane de destination peut obtenir les informations nécessaires sur les données de la déclaration.

Après réception du message «réponse à une demande d'AAR» (IE003) et après vérification des marchandises, le bureau de douane de destination envoie le message IE018.

En cas de modification du bureau de douane de passage ou de destination, les messages envoyés aux bureaux de douane déclarés sont inutiles et restent en suspens. Pour apurer le système, le NSTI envoie automatiquement un message aux bureaux de douane

déclarés pour leur indiquer où et quand les marchandises ont été présentées, afin qu'ils puissent clôturer ces messages.

I.4.1.3.6. Procédures simplifiées: expéditeur agréé et destinataire agréé

Le recours aux deux procédures simplifiées est le meilleur moyen d'utiliser le NSTI. La possibilité pour un opérateur d'effectuer toutes les procédures depuis ses propres locaux et d'échanger des informations avec les services douaniers par voie électronique est clairement le moyen de procéder le plus rapide, le plus pratique, le plus sûr et le plus économique.

Le recours à ces procédures simplifiées exige que tant l'expéditeur agréé que le destinataire agréé disposent de systèmes informatisés adéquats pour partager les informations avec les bureaux de douane de départ et de destination dans le NSTI.

Le NSTI autorise les **expéditeurs agréés** à:

- établir la déclaration de transit grâce à leur propre système informatique;
- envoyer le message IE015 au bureau de douane de départ sans que les marchandises doivent y être présentées;
- envoyer et recevoir des notifications de l'acceptation de la déclaration et de la mainlevée des marchandises. Cela se produit par l'envoi d'autres messages ultérieurs depuis le bureau de douane de départ, parmi lesquels des demandes de modification des données de la déclaration.

Le NSTI autorise les **destinataires agréés** à:

- recevoir dans leurs locaux les marchandises et le TAD, ainsi que la liste d'articles, si nécessaire;
- envoyer le message «notification d'arrivée» (IE007) au bureau de douane de destination compétent;
- recevoir et envoyer les messages ultérieurs concernant la permission de décharger les marchandises et la notification des résultats du déchargement.

I.4.2. Autres régimes de transit applicables dans l'Union européenne

I.4.2.1. Introduction

*Article 226,
paragraphe 3, et
article 227,
paragraphe 2, du
CDU*

En dehors des régimes de transit commun et interne et externe de l'Union, on utilise aussi les régimes de transit décrits ci-dessous:

- le régime TIR;
- le carnet ATA (admission temporaire);
- le manifeste rhénan;
- le régime OTAN (Organisation du traité de l'Atlantique Nord);
- le régime postal.

Le **régime TIR** utilise un système de garantie internationale fondé sur une chaîne d'associations garantes nationales, contrairement aux régimes de transit commun et de l'Union (voir point I.4.2.2 et partie IX pour de plus amples informations sur le régime TIR).

Le **régime ATA** est similaire au régime TIR, mais il est réservé à certains types de marchandises (voir point I.4.2.3 pour de plus amples informations sur ce régime).

Le **régime du manifeste rhénan** s'applique au transport fluvial de marchandises non Union sur le Rhin et ses affluents (voir point I.4.2.4 pour de plus amples informations sur ce régime).

Le **régime OTAN** s'applique aux marchandises destinées aux forces de l'OTAN (voir point I.4.2.5 pour de plus amples informations sur ce régime).

Le **régime postal** s'applique aux marchandises expédiées par voie postale (voir point I.4.2.6 pour de plus amples informations sur ce régime).

Le régime du transit externe de l'Union s'applique également lorsque les marchandises de l'Union sont exportées vers un pays tiers et circulent à l'intérieur du territoire douanier de l'Union dans le cadre d'une opération TIR ou sous un régime de transit conformément à la convention ATA ou à la convention d'Istanbul.

I.4.2.2. Régime TIR (transport international routier)

*Article 226,
paragraphe 3,*

La principale réglementation régissant le régime TIR est la convention TIR de 1975, élaborée sous les auspices de la

*point b), et
article 227,
paragraphe 2,
point b), du CDU*

Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU). Elle compte 77 parties contractantes, dont l'UE et ses États membres.

La convention TIR permet la circulation internationale des marchandises en provenance d'un ou plusieurs bureaux de douane de départ vers un ou plusieurs bureaux de douane de destination (jusqu'à un **total de quatre bureaux de douane de départ et de destination**) et à travers autant de pays que nécessaire.

Conformément à la législation de l'Union, le régime TIR ne peut être utilisé dans l'Union que dans le cas d'un mouvement de marchandises qui débute ou se termine à l'extérieur de l'Union, ou qui est effectué entre deux points de l'Union avec emprunt du territoire d'un pays tiers.

La convention TIR s'applique aux transports effectués avec des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ainsi que des conteneurs et permet l'utilisation du carnet TIR pour tous les modes de transport, à condition qu'une partie du voyage soit effectuée par la route.

La convention TIR contient également des exigences techniques spécifiques pour la construction des compartiments de charge des véhicules ou conteneurs, afin d'éviter la contrebande. En outre, seuls les transporteurs agréés par les douanes sont autorisés à transporter des marchandises dans le cadre du régime TIR.

Pour couvrir les droits de douane et taxes en jeu tout au long du voyage, la convention TIR a établi une chaîne de garantie internationale qui est gérée par l'Union internationale des transports routiers (IRU). L'IRU est également responsable de l'impression et de la distribution du carnet TIR, qui sert à la fois de déclaration en douane et de preuve de garantie.

La supervision générale de la convention TIR et de son application dans toutes les parties contractantes relève des compétences du comité administratif du TIR, un organisme intergouvernemental composé de toutes les parties contractantes et de son conseil exécutif TIR, composé de neuf membres élus, chacun appartenant à une partie contractante différente.

Voir partie IX pour de plus amples informations sur l'utilisation du régime TIR dans l'Union.

I.4.2.3. ATA (admission temporaire)

I.4.2.3.1. Contexte et base juridique

*Article 226,
paragraphe 3,
point c), et
article 227,
paragraphe 2,
point c), du CDU*

Les bases juridiques sur lesquelles repose cette procédure sont la convention ATA et la convention relative à l'admission temporaire (convention d'Istanbul).

La convention ATA de 1961 est toujours en vigueur et compte actuellement 63 parties contractantes.

La convention d'Istanbul, à l'origine destinée à remplacer la convention ATA, a été conclue le 26 juin 1990 à Istanbul sous les auspices du Conseil de coopération douanière (désormais appelé Organisation mondiale des douanes). Elle est gérée par un comité de gestion et compte actuellement 69 parties contractantes.

Les règles concernant l'utilisation d'un carnet ATA en tant que document de transit au sein de l'Union sont contenues dans les articles 283 et 284 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union (AE).

I.4.2.3.2. Description du régime

Aux fins de l'utilisation du carnet ATA, l'Union est considérée comme formant un seul territoire.

Au bureau de douane de départ

Le bureau de douane de départ ou le bureau de douane d'entrée dans l'Union doit:

- détacher le volet de transit n° 1;
- remplir la case «H» (points A à D);
- indiquer dans la case «H» (point E) le nom et l'adresse complets du bureau de douane auquel le volet n° 2 doit être renvoyé (dans la mesure du possible, au moyen d'un cachet).

Ce bureau doit remplir aussi la case «Dédouanement pour le transit» (points 1 à 7) de la souche de transit correspondante avant de renvoyer le carnet à son titulaire.

Au bureau de douane de destination

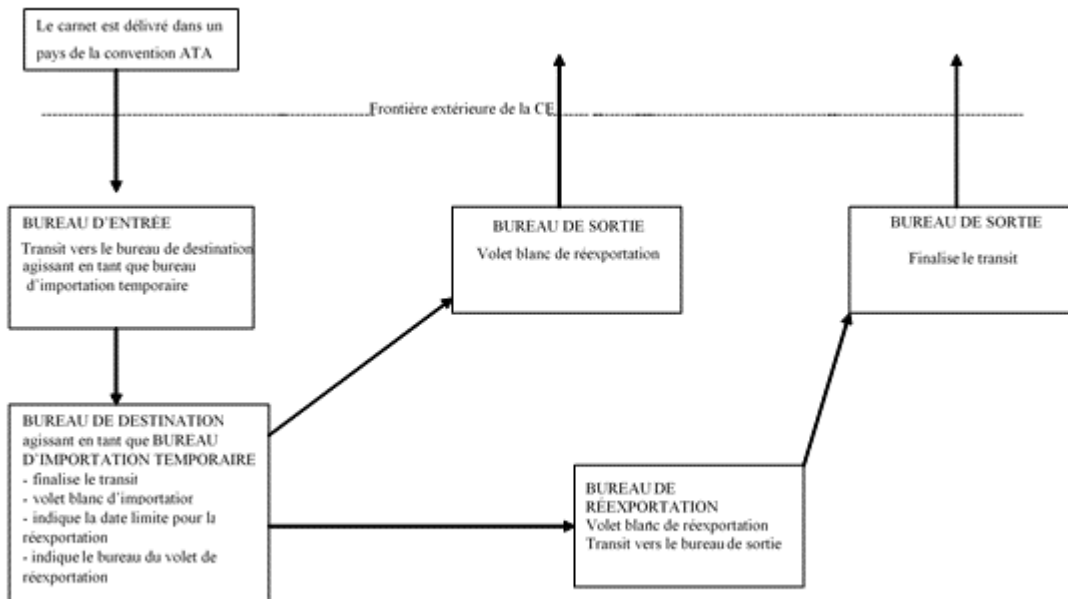
- Le bureau de douane de destination ou de sortie de l'Union, selon le cas, doit:
 - détacher le volet de transit n° 2;
 - — remplir la case «H» (point F);
 - — inscrire les remarques éventuelles au point G;
 - — envoyer sans délai le volet au bureau de douane mentionné dans la case H (point E).

Ce bureau doit remplir aussi la case «Dédouanement pour le transit» (points 1 à 6) de la souche de transit avant de renvoyer le carnet à son titulaire.

Procédure de recherche

Toutes les demandes concernant les carnets ATA sont traitées par des bureaux centralisateurs désignés dans chaque État membre (voir https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/customs-transit-ata-temporary-admission_fr).

Le diagramme suivant illustre l'utilisation du carnet ATA en tant que document de transit pour la circulation de marchandises à travers ou sur le territoire douanier de l'Union sous le régime ATA.



I.4.2.4. Manifeste rhéнан

I.4.2.4.1. Contexte et base juridique

Article 226, paragraphe 3, point d), et article 227, paragraphe 2, point d), du CDU

Les bases juridiques sur lesquelles repose ce régime sont la convention de Mannheim du 17 octobre 1868 et le protocole adopté par la Commission centrale pour la navigation du Rhin le 22 novembre 1963.

I.4.2.4.2. Description du régime

Le régime du manifeste rhéнан permet aux navires circulant sur le Rhin et ses affluents de traverser les frontières nationales.

La convention de Mannheim concerne les États riverains du Rhin suivants: l'**Allemagne**, la **Belgique**, la **France**, les **Pays-Bas** et la **Suisse**. Aux fins de la convention, ces pays sont considérés comme formant un seul territoire.

L'article 9 de la convention dispose que lorsqu'un navire voyage sur le Rhin sans charger ni décharger de marchandises sur le territoire de ces pays, il peut circuler sans contrôle douanier.

Le régime du manifeste rhéнан peut être utilisé en tant que déclaration de transit pour le régime de transit de l'Union s'il y a lieu.

I.4.2.5. Régime OTAN

I.4.2.5.1. Contexte et base juridique

*Article 226,
paragraphe 3,
point e), et
article 227,
paragraphe 2,
point e), du CDU*

Les règles relatives à l'importation, à l'exportation et au transit de marchandises destinées aux forces de l'OTAN sont contenues dans la convention entre les États parties au traité de l'Atlantique Nord sur le statut de leurs forces, signée à Londres le 19 juin 1951.

Le document utilisé pour le transport de ces marchandises est le **formulaire OTAN 302**. Ce formulaire ne peut être utilisé que lorsque les marchandises sont transportées en vertu d'un mandat et du commandement des forces de l'OTAN.

La législation de l'UE prévoyant l'utilisation de ce formulaire en tant que déclaration pour le régime de transit de l'Union est constituée par les articles 285 à 287 de l'AE.

I.4.2.5.2. Description du régime

L'OTAN compte 28 membres: l'Albanie, l'Allemagne, la Belgique, la Bulgarie, le Canada, la Croatie, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, les États-Unis d'Amérique, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Islande, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Slovaquie, la Slovénie, la Tchéquie et la Turquie.

Les autorités douanières de chacun de ces États désignent, pour chacune des unités de l'OTAN stationnées sur leur territoire et en accord avec ces dernières, un bureau de douane (ou un bureau centralisateur) chargé des formalités et des contrôles douaniers liés aux mouvements de marchandises effectués par ou pour le compte de ces unités.

Chaque bureau de douane désigné dans l'État membre de départ doit fournir à l'unité de l'OTAN relevant de sa compétence des formulaires 302 à utiliser en tant que déclarations de transit:

- préauthentifier par le cachet et la signature du bureau de douane;
- numérotés dans une série continue;
- munis de l'adresse complète de ce bureau (aux fins du retour des exemplaires de renvoi du formulaire 302).

Le bureau de douane doit tenir acte de la quantité et des numéros de série de tous les formulaires 302 préauthenticifiés délivrés aux unités de l'OTAN.

Chaque expédition doit être accompagnée d'un formulaire 302 préauthenticifié.

Au plus tard au moment de l'expédition, l'autorité compétente de l'OTAN doit procéder à l'une des étapes suivantes:

- elle envoie les données du formulaire 302 électroniquement au bureau de douane de départ ou d'entrée;
- elle remplit le formulaire 302 sur papier en ajoutant une déclaration certifiant que les marchandises sont déplacées sous son contrôle et authentifie cette déclaration en y apposant sa signature, son cachet et la date.

Lorsque le formulaire 302 est présenté sur papier, un exemplaire rempli et signé doit être remis sans tarder au bureau de douane désigné responsable des formalités et contrôles douaniers et relevant des forces de l'OTAN qui ont expédié les marchandises ou pour le compte desquelles les marchandises sont expédiées.

Les autres exemplaires du formulaire 302 accompagnent les marchandises jusque dans les locaux des forces de l'OTAN de destination, où ces dernières y apposent leur cachet et leur signature.

Au moment de l'arrivée des marchandises, deux exemplaires du formulaire sont remis au bureau de douane désigné. Ce bureau conserve un exemplaire, appose son cachet sur le second exemplaire et le renvoie au bureau de douane compétent pour les formalités et contrôles de l'OTAN (mentionné ci-dessus). L'adresse est celle indiquée sur le formulaire 302.

Cependant, il est à noter que, lorsque des marchandises circulant sous le couvert du formulaire 302 sont transportées sur tout ou partie du parcours, au bénéfice du régime de transit sur papier applicable aux marchandises transportées par chemin de fer, la procédure sous le couvert du formulaire 302 est suspendue durant cette partie du parcours.

I.4.2.6. Régime postal

I.4.2.6.1. Contexte et base juridique

*Article 226,
paragraphe 3,
point f),
article 227,
paragraphe 2,
point f), du CDU*

et Le principe de la liberté de transit est fixé à l'article 1^{er} de la constitution de l'Union postale universelle (UPU) (1964) et à l'article 4 de la convention de l'UPU (2008).

Ce principe contraint chaque opérateur postal à acheminer les envois qui lui sont livrés par un autre opérateur postal par les voies les plus rapides et les moyens les plus sûrs.

Cela permet de préserver les monopoles postaux nationaux, mais contraint l'opérateur postal national à acheminer tous les envois qui lui sont livrés par un service postal d'un autre pays membre de l'UPU.

Le régime de transit par la poste est ouvert aux titulaires de droits de l'UPU [«opérateur désigné» — dénommé ici «opérateur postal désigné» ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾]. La législation postale nationale établira qui est cet opérateur.

Lorsque des envois postaux en transit ne sont pas livrés à l'opérateur postal désigné dans le pays de transit, mais qu'en lieu et place, ils sont transportés dans ce pays par un opérateur privé, les régimes douaniers habituels s'appliquent.

Le territoire douanier de l'Union est considéré comme un territoire unique aux fins du transit par la poste. Un opérateur postal désigné d'un État membre peut donc recourir au régime postal pour transporter des marchandises sur l'ensemble du territoire douanier de l'Union.

Cela signifie que cet opérateur peut, sans y être tenu, transférer la livraison de l'envoi à l'opérateur postal désigné dans l'État membre de transit.

Un opérateur postal désigné peut organiser le moyen de transport pour l'acheminement des marchandises au-delà des frontières nationales à l'intérieur de l'UE.

Les sous-traitants doivent être en mesure de fournir des services de transport à un opérateur postal désigné, pour autant qu'ils aient

⁽⁶⁾ Le 24 mars 2021.

⁽⁷⁾ On entend par «opérateur postal désigné» un opérateur établi dans un État membre et autorisé par ce dernier à fournir des services internationaux régis par la convention de l'Union postale universelle actuellement en vigueur.

correctement identifié l'opérateur — par exemple, dans le document de transport.

I.4.2.6.2. Description du régime

Articles 288 à 290 de l'AE

Les règles du régime de transit applicables aux marchandises transportées en vertu du régime postal sont définies aux articles 288 à 290 de l'AE.

Lorsque des marchandises non Union sont expédiées par voie postale (y compris sous la forme de colis) d'un point à un autre du territoire douanier de l'Union sous le régime de transit externe, l'envoi et les documents d'accompagnement doivent porter une étiquette jaune (annexe 72-01 de l'AE).

Si un colis, un sac de courrier ou un conteneur contient plusieurs articles, il suffit d'apposer une étiquette jaune sur l'emballage extérieur.

En l'absence de cette étiquette ou d'une autre marque indiquant le statut non Union des marchandises, celles-ci sont traitées comme des marchandises de l'Union.

Lorsqu'un envoi postal comprend à la fois des marchandises de l'Union et des marchandises non Union, pour les premières, la preuve du statut douanier (T2L) (ou une référence au MRN de ce moyen de preuve) doit être envoyée séparément à l'opérateur postal de destination (ou être jointe à l'envoi).

Si cette **preuve a été envoyée séparément** à l'opérateur postal de destination, cet opérateur doit la présenter au bureau de douane de destination en même temps que l'envoi.

Si cette **preuve ou son MRN est jointe à l'envoi**, il y a lieu de l'indiquer clairement sur la face extérieure du colis. Les documents T2L peuvent également être obtenus a posteriori.

L'étiquette jaune doit être apposée sur le colis et sur le bulletin d'expédition. Pour les colis postaux CN22/CN23, une étiquette doit également être apposée sur la déclaration en douane.

Si des marchandises de l'Union sont transportées à destination, en provenance ou entre des territoires fiscaux spéciaux sous le régime du transit interne, l'envoi postal et tout document

d'accompagnement doivent porter une étiquette, comme indiqué à l'annexe 72-02 de l'AE.

Si des marchandises de l'Union sont transportées sous le régime du transit interne à partir du territoire douanier de l'Union à destination d'un pays de transit commun afin d'être réacheminées vers le territoire douanier de l'Union, ces marchandises doivent être accompagnées de la preuve de leur statut douanier en tant que marchandises de l'Union, établie par l'un des moyens énoncés à l'article 199 de l'AE.

Cette preuve doit être présentée à un bureau de douane lorsque les marchandises sont réintroduites sur le territoire douanier de l'Union.

À défaut, l'application du régime de transit de l'Union est fortement recommandée pour ces marchandises de l'Union afin d'éviter des retards au passage des frontières. Toutefois, le régime de transit commun ne s'applique pas aux envois postaux (voir article 2 de l'appendice 1 de la convention relative à un régime de transit commun). Par conséquent, le régime de transit de l'Union sera suspendu lors du franchissement des pays de transit commun.

I.5. Exceptions (pour mémoire)

I.6. Instructions nationales spécifiques (réservé)

I.7. Partie réservée à l'usage des administrations douanières

I.8. Annexes

I.8.1. Règles et principes régissant l'adoption de la législation de l'Union relative au transit

La dernière version du règlement intérieur du comité du code des douanes et du groupe d'experts douaniers peut être consultée à l'adresse suivante:

<https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/home?do=groupDetail.groupDetailDoc&id=23818&no=1&lang=fr>

RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU GROUPE D'EXPERTS DOUANIERS

LE GROUPE D'EXPERTS DOUANIERS,

vu le code des douanes de l'Union (CDU) et le règlement d'exécution du CDU (notamment l'article 211, paragraphe 6, du CDU et l'article 259 du règlement d'exécution du CDU),

vu le mandat du groupe d'experts douaniers,

vu le règlement intérieur type des groupes d'experts,

A ADOPTÉ LE RÈGLEMENT INTÉRIEUR SUIVANT:

Article premier

Représentation

1. Chaque État membre est considéré comme un membre du groupe d'experts douaniers (ci-après dénommé «le groupe»). Chaque membre du groupe décide de la composition de sa délégation, en tenant compte de l'expertise requise, et en informe le président.
2. Au plus tard à la date mentionnée dans l'invitation et, en tout état de cause, au plus tard cinq jours civils avant toute réunion du groupe, les autorités des États membres communiquent à la Commission:
 - a) la composition de chaque délégation, sauf si celle-ci est déjà connue du président;
 - b) l'absence de délégation à une réunion.
3. La délégation d'un membre peut assurer la représentation d'un seul autre membre. Le membre représenté en informe le président par écrit avant la réunion ou, dans le cas d'un mandat permanent, avant la première réunion au cours de laquelle ce mandat est valable.

Un mandat de représentation d'un autre membre peut avoir le contenu suivant:

- a) un membre peut donner un mandat permanent — jusqu'à nouvel ordre — à un autre membre pour le représenter dans les discussions portant sur toutes les réunions et concernant tous les points inscrits à l'ordre du jour de ces réunions;
- b) un membre peut donner un mandat unique à un autre membre pour le représenter lors d'une réunion spécifique concernant tous les points inscrits à l'ordre du jour de cette réunion; ou
- c) un membre peut donner un mandat unique à un autre membre pour un ou plusieurs points spécifiques inscrits à l'ordre du jour d'une réunion spécifique.

Article 2

Secrétariat

Le secrétariat du groupe et, le cas échéant, des sections ou sous-groupes créés selon l'article 6 est assuré par les services de la Commission.

Article 3

Convocation

1. Le groupe est convoqué par son président, soit à l'initiative de celui-ci, soit à la demande de la majorité absolue des membres, après accord du président.
2. Des réunions conjointes des sections du groupe, ou du groupe, et d'autres groupes d'experts peuvent être convoquées pour des questions relevant de leurs compétences respectives.

Article 4

Ordre du jour

1. Le secrétariat établit un projet d'ordre du jour sous la responsabilité du président et le soumet aux membres du groupe.
2. L'ordre du jour est adopté par le groupe en début de réunion.
3. L'ordre du jour distingue entre:
 - a) les projets d'actes délégués pour consultation;
 - b) l'examen des conditions économiques dans le cadre d'une demande ou d'une autorisation de placement sous un régime particulier au titre de l'article 211, paragraphe 6, du CDU et conformément à l'article 259 du règlement d'exécution du CDU;
 - c) les autres questions soumises à l'examen du groupe pour information ou échange de vues, soit à l'initiative du président, soit sur demande écrite d'un membre du groupe.

Article 5

Transmission de documents aux membres du groupe

1. Le secrétariat soumet aux membres du groupe, au plus tard 14 jours civils avant la date de la réunion, l'invitation à la réunion, le projet d'ordre du jour ainsi que l'acte délégué, la demande ou l'autorisation de placement sous un régime particulier pour lequel ou laquelle le groupe est consulté.
2. Le secrétariat transmet aux membres du groupe les autres documents utiles à la réunion, dans la mesure du possible, dans le même délai.
3. Dans des cas urgents ou exceptionnels, le délai de transmission visé aux paragraphes 1 et 2 peut être ramené à cinq jours civils avant la date de la réunion.

Article 6

Sections et sous-groupes

1. Le groupe est constitué des sections suivantes:
 - législation douanière générale;
 - intégration et harmonisation des données — modèle de données douanières de l'UE;
 - opérateur économique agréé;

- contrôles douaniers et gestion du risque;
- nomenclature tarifaire et statistique;
- mesures tarifaires;
- franchise douanière;
- origine;
- valeur en douane;
- dette douanière et garanties;
- formalités à l'importation et à l'exportation;
- statut douanier et transit;
- convention TIR et autres conventions douanières CEE-ONU;
- régimes particuliers autres que le transit;
- respect des droits de propriété intellectuelle;
- questions douanières internationales.

2. La section de la législation douanière générale préserve la structure générale et la cohérence de la législation douanière.
3. Les consultations sur une question relevant de la compétence de deux ou plusieurs sections ont lieu dans la section de la législation douanière générale, en tenant compte des conclusions tirées dans les sections respectives.
4. Dans des cas dûment justifiés et sur proposition du président, dans les cas visés au paragraphe 3, la section de la législation douanière générale peut décider, conformément à l'article 7, que la consultation a lieu dans une section autre que celle de la législation douanière générale.
5. Outre ces sections, le président peut, après consultation du groupe, créer des sous-groupes ad hoc chargés d'examiner des questions spécifiques sur la base d'un mandat spécifique; ces sous-groupes sont dissous aussitôt leur mandat rempli.
6. Aux fins des présentes règles et sauf disposition contraire, les références au «groupe» incluent toute section ou tout sous-groupe concerné.

Article 7

Conclusions du groupe

1. Dans la mesure du possible, le groupe adopte ses conclusions par consensus.
2. En l'absence de consensus, et si le président demande le vote du groupe, les conclusions du groupe sont adoptées à la majorité absolue des membres. Les membres ont le droit de faire annexer au rapport de la réunion un document résumant les raisons de leur position.

Article 8

Avis du groupe sur le respect des conditions économiques

Si, en vertu de l'article 211, paragraphe 6, du CDU et de l'article 259 du règlement d'exécution du CDU, le groupe est invité à conseiller la Commission sur le respect éventuel des conditions économiques dans le cadre d'une demande ou d'une autorisation de placement sous un régime particulier, les règles spécifiques suivantes s'appliquent:

- a) le groupe ne sera invité à conseiller la Commission qu'après vérification que toutes les autres conditions pertinentes (à l'exclusion de la constitution d'une garantie) pour l'octroi de l'autorisation sont remplies et, le cas échéant, qu'après que les membres et la Commission ont procédé à toutes les autres consultations nécessaires concernant la demande, en particulier celles liées aux mesures antidumping ou compensatoires;
- b) préalablement au vote, le groupe formule un avis préliminaire/indicatif sur la demande ou l'autorisation. S'il estime que les conditions économiques ne sont pas remplies, le membre concerné communique au demandeur ou au titulaire de l'autorisation les raisons pour lesquelles le groupe s'est prononcé en ce sens;
- c) si le groupe ne parvient pas à un consensus, les membres votent sur la demande ou l'autorisation;
- d) le groupe est d'avis que les conditions économiques sont remplies si les membres présents (ou représentés) votant en faveur de la demande ou de l'autorisation sont plus nombreux que les membres présents (ou représentés) votant contre cette demande ou autorisation. Dans tous les autres cas, l'avis du groupe est que les conditions économiques ne sont pas, ou ne sont plus, remplies. Les abstentions ne sont pas prises en considération;
- e) les membres votant contre la demande ou autorisation motivent leur position.
- f) si un membre n'a pas achevé sa procédure de consultation interne et ne peut donc pas se prononcer sur une demande ou une autorisation au moment de la réunion, il peut, avec l'autorisation du président, donner son avis par écrit dans un délai de quinze jours après

la réunion. Si un avis écrit n'est pas autorisé par le président, le membre concerné a la possibilité de voter au cours de la réunion du groupe ou de s'abstenir.

Article 9

Relations avec le Parlement européen et le Conseil

1. La Commission fournit au Parlement et au Conseil les mêmes documents relatifs à la préparation et à la mise en œuvre de la législation douanière de l'Union que ceux qu'elle envoie aux membres en vue des réunions. Il s'agit notamment des actes non contraignants et des actes délégués. Les experts du Parlement européen et du Conseil ont accès à la réunion du groupe.
2. Le partage d'informations confidentielles et l'accès à celles-ci sont régis par l'annexe II de l'accord-cadre sur les relations entre le Parlement européen et la Commission européenne.
3. Lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les projets d'actes soient transmis au Parlement européen et au Conseil en temps utile et simultanément.

Article 10

Pays tiers et experts

1. Le président invite sur une base ad hoc, en qualité d'observateurs:
 - a) les représentants de la Turquie, afin qu'ils assistent aux réunions du groupe sur les questions ayant trait à la décision n° 1/95 du Conseil d'association CE-Turquie du 22 décembre 1995 relative à la mise en place de la phase définitive de l'union douanière;
 - b) les représentants de l'Andorre, afin qu'ils assistent aux réunions du groupe sur les questions ayant trait à la décision n° 1/2003 du comité mixte CE-Andorre du 3 septembre 2003 en ce qui concerne les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires au bon fonctionnement de l'union douanière;
 - c) les représentants de la Suisse, afin qu'ils assistent aux réunions du groupe sur les questions ayant trait à l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse relatif à la facilitation des contrôles et des formalités lors du transport des marchandises, ainsi qu'aux mesures douanières de sécurité, signé à Bruxelles le 25 juin 2009;
 - d) les représentants de la Norvège, afin qu'ils assistent aux réunions du groupe sur les questions ayant trait à l'accord EEE concernant la simplification des contrôles et des

formalités lors du transport de marchandises, modifié par la décision 76/2009 du Comité mixte de l'EEE;

- e) les représentants des pays en voie d'adhésion, afin qu'ils assistent aux réunions du groupe à compter de la date de la signature du traité d'adhésion.
3. Le président peut décider d'inviter d'autres parties à participer aux travaux du groupe ou des sections, à savoir des représentants d'autres tierces parties ou des experts extérieurs au groupe qui ont des compétences spécifiques sur un sujet inscrit à l'ordre du jour. Cette invitation peut se faire à l'initiative du président ou à la demande d'un membre du groupe.

Le président informe les membres du groupe de l'invitation de ces parties dans l'invitation à la réunion. La participation de ces parties peut être empêchée si une majorité absolue des membres du groupe s'y oppose, au plus tard à la date mentionnée dans l'invitation.

Article 11

Procédure écrite

1. Le cas échéant, l'avis du groupe peut être obtenu par une procédure écrite. À cet effet, le secrétariat communique aux membres du groupe le(s) document(s) sur lequel/lesquels l'avis du groupe est demandé, dans les délais mentionnés à l'article 5.
2. Toutefois, si une majorité absolue des membres du groupe demande que la question soit examinée au cours d'une réunion du groupe, la procédure écrite est close sans résultat et le président convoque le groupe dans les meilleurs délais.
3. Le président informe les membres du groupe du résultat de la procédure écrite, au plus tard dans les quatorze jours civils suivant l'expiration du délai fixé pour le vote.

Article 12

Compte rendu des réunions

1. Le compte rendu des débats concernant les différents points de l'ordre du jour et les conclusions rendues par le groupe, conformément à l'article 8, est digne d'intérêt et complet. Le compte rendu est établi par le secrétariat sous la responsabilité du président.
2. Le compte rendu est soumis aux membres dans les meilleurs délais et au plus tard cinq jours civils avant la réunion suivante de la même section.
3. Les membres du groupe peuvent demander que des corrections soient apportées au compte rendu.

Article 13

Liste des participants

À chaque réunion, le secrétariat établit, sous la responsabilité du président, une liste de présence spécifiant, le cas échéant, les autorités, organismes ou organes dont proviennent les membres du groupe.

Article 14

Conflits d'intérêts

En cas de conflit d'intérêts avec un expert externe invité en tant qu'expert indépendant à une réunion conformément à l'article 9, paragraphe 3, le président prend toutes les mesures appropriées, dans le respect des règles générales de la Commission relatives aux groupes d'experts.

Article 15

Correspondance

1. La correspondance relative au groupe est adressée à la Commission, à l'attention du président.
2. La correspondance destinée aux membres du groupe est envoyée à l'adresse ou aux adresses électroniques qu'ils fournissent à cet effet et qui peuvent inclure les représentations permanentes des États membres.

Article 16

Accès aux documents

Les demandes d'accès aux documents en possession du groupe d'experts sont traitées conformément au règlement (CE) n° 1049/2001 et à ses modalités d'application.

Article 17

Délibérations

En accord avec le président, le groupe peut, à la majorité absolue de ses membres, décider d'ouvrir ses délibérations au public.

Article 18

Protection des données à caractère personnel

Toute donnée à caractère personnel traitée en vertu du présent règlement intérieur l'est conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 45/2001.

Article 19

Application

Le présent règlement intérieur est applicable à compter de la date de son adoption par le groupe.

I.8.2. Règles et principes régissant l'adoption de la législation relative au transit commun

Commissions mixtes et groupes de travail UE-Pays de transit commun sur le transit commun et la simplification des formalités dans les échanges de marchandises

Dispositions des commissions mixtes UE-Pays de transit commun sur le transit commun et la simplification des formalités dans les échanges de marchandises établissant leur règlement intérieur respectif et créant un groupe de travail

LA COMMISSION MIXTE UE-PAYS DE TRANSIT COMMUN sur le transit commun (ci-après la «COMMISSION MIXTE sur le transit commun»),

vu la convention relative à un régime de transit commun du 20 mai 1987, et notamment son article 14, paragraphes 4 et 5,

et

LA COMMISSION MIXTE UE-PAYS DE TRANSIT COMMUN sur la simplification des formalités dans les échanges de marchandises (ci-après la «COMMISSION MIXTE sur la simplification des formalités dans les échanges de marchandises»),

vu la convention relative à la simplification des formalités dans les échanges de marchandises du 20 mai 1987, et notamment son article 10, paragraphes 4 et 5,

ONT ARRÊTÉ LES PRÉSENTES DISPOSITIONS:

Chapitre I

Commission mixte

Article premier

La présidence de la commission mixte est exercée à tour de rôle, pour une année civile, par un représentant de la Commission européenne et un représentant de l'un des pays de l'AELE.

Article 2

Les tâches du secrétariat de la commission mixte sont assurées à tour de rôle par un représentant de la Commission européenne et un représentant du pays de l'AELE qui exerce la présidence.

Article 3

Le président de la commission mixte fixe, après avoir recueilli l'accord des parties, la date et le lieu des réunions.

Article 4

Avant chaque réunion, la composition envisagée pour chaque délégation est communiquée au président.

Article 5

Sauf décision contraire, les séances de la commission mixte ne sont pas publiques. La commission mixte peut, en fonction des sujets traités, inviter toute personne ou organisation concernée par ces sujets.

Article 5 bis

1. Dès lors que la commission mixte a décidé d'inviter un pays tiers à adhérer aux conventions, ce pays peut être représenté au sein de la commission mixte, des sous-comités et des groupes de travail par des observateurs, conformément à l'article 15, paragraphe 6, de la convention relative à un régime de transit commun et à l'article 10, paragraphe 6, de la convention relative à la simplification des formalités dans les échanges de marchandises, respectivement.
2. La commission mixte peut inviter d'autres pays tiers se faire représenter au sein de la commission mixte, des sous-comités et/ou des groupes de travail par des observateurs informels, avant la date visée à l'article 15, paragraphe 6, de la convention relative à un régime de transit commun et à l'article 10, paragraphe 6, de la convention relative à la simplification des formalités dans les échanges de marchandises, respectivement.

L'invitation est lancée par le président par écrit, et peut être limitée dans le temps ou limitée à certains groupes ou à certaines questions à l'ordre du jour. Elle peut être annulée à tout moment.

Article 6

Les décisions et les recommandations de la commission mixte relatives à une affaire urgente peuvent être acquises par procédure écrite

Article 7

Toutes les communications du président et des Parties contractantes prévues par le présent règlement intérieur sont transmises aux Parties et au Secrétariat de la commission mixte.

Article 8

1. Le président établit l'ordre du jour provisoire de chaque réunion. Celui-ci est transmis aux Parties contractantes au moins quinze jours avant le début de la réunion.
2. L'ordre du jour provisoire comprend les points pour lesquels la demande d'inscription est parvenue au président au moins vingt et un jours avant le début de cette réunion, si la documentation est adressée au plus tard à la date d'envoi de cet ordre du jour.
3. Le comité mixte adopte l'ordre du jour au début de chaque réunion. L'inscription à l'ordre du jour d'autres points que ceux qui figurent dans l'ordre du jour provisoire est permise.
4. Le président peut réduire, en accord avec les Parties contractantes, le délai prévu aux paragraphes 1 et 2 pour tenir compte des nécessités.

Article 9

La commission mixte instituée par la convention relative à un régime de transit commun peut se réunir conjointement avec la commission mixte instituée par la convention relative à la simplification des formalités dans les échanges de marchandises.

Article 10

1. Le secrétariat de la commission mixte établit un compte rendu sommaire de chaque réunion comportant notamment un relevé des conclusions adoptées par la commission mixte.
2. Après son approbation par la commission mixte, le compte rendu sommaire est signé par le président en exercice et par le secrétariat et conservé dans les archives de la Commission européenne.
3. Une copie du compte rendu sera transmise aux Parties contractantes.

Article 11

Les actes pris par la commission mixte sont revêtus de la signature du président.

Article 12

Les recommandations et décisions de la commission mixte au sens de l'article 15 de la convention relative à un régime de transit commun et de l'article 11 de la convention relative à la simplification des formalités dans les échanges de marchandises, respectivement, portent le titre de «recommandation» ou de «décision» suivi d'un numéro d'ordre et d'une identification de leur objet.

Article 13

1. Les recommandations et décisions de la commission mixte au sens de l'article 15 de la convention relative à un régime de transit commun et de l'article 11 de la convention relative à la simplification des formalités dans les échanges de marchandises, respectivement, sont divisées en articles. Les décisions comportent, en règle générale, une disposition fixant la date de leur entrée en vigueur.

2. Les recommandations et décisions visées au premier paragraphe se terminent par la formule «Fait à, le,» la date étant celle à laquelle elles ont été adoptées par la commission mixte concernée.

3. Les recommandations et décisions visées au premier paragraphe sont communiquées aux destinataires visés à l'article 7.

Article 14

Chacune des Parties contractantes prend en charge les dépenses qu'elle expose en raison de sa participation aux réunions de la commission mixte tant en ce qui concerne les frais de personnel, de voyage et de séjour qu'en ce qui concerne les dépenses de postes et de télécommunications.

Article 15

1. Les dépenses relatives à l'interprétation en séance et à la traduction des documents sont supportées par l'Union européenne pour autant que l'interprétation ou la traduction se réfère aux langues officielles de l'Union.

2. Si un pays de transit commun utilise une langue qui n'est pas une langue officielle de l'Union européenne, ce pays supporte les dépenses qui découlent de l'interprétation ou de la traduction dans une langue officielle de l'Union.

3. Les dépenses relatives à l'organisation matérielle des réunions sont supportées par la Partie contractante qui exerce la présidence conformément à l'article 1^{er}.

Article 16

Sans préjudice d'autres dispositions applicables en la matière, les délibérations de la commission mixte relèvent du secret professionnel.

Chapitre II

Groupe de travail

Article 17

Il est institué un groupe de travail chargé d'assister la commission mixte dans l'exercice de ses fonctions et au sein duquel toutes les Parties contractantes à la Convention respective sont représentées.

Article 18

La présidence et le secrétariat du groupe de travail sont assumés par la Commission européenne.

Article 19

Les articles 3 à 5, 7 à 10, 14 à 16 s'appliquent mutatis mutandis au groupe de travail.

Adopté par les commissions mixtes UE-Pays de transit commun sur le transit commun et la simplification des formalités dans les échanges de marchandises le 5 décembre 2017 à Oslo.

PARTIE II — STATUT DES MARCHANDISES

II.1. Introduction

La partie II traite de la notion de statut des marchandises, de la nécessité et de la manière d'attester le statut douanier de marchandises de l'Union européenne (UE ou Union) et de son importance pour les régimes de transit.

Le point II.2 décrit les principes généraux et la réglementation sur lesquels repose le statut douanier des marchandises.

Le point II.3 décrit les moyens couramment utilisés pour prouver le statut douanier de marchandises de l'Union.

Le point II.4 traite de la circulation des marchandises de l'Union sans que soit exigée la preuve du statut de l'Union.

Le point II.5 explique comment prouver le statut douanier des produits de la pêche maritime de l'Union.

Le point II.6 est réservé aux instructions nationales spécifiques.

Le point II.7 est réservé à l'usage des administrations douanières.

Le point II.8 contient les annexes de la partie II.

II.2. Principes généraux et réglementation

II.2.1. Statut douanier de marchandises de l'Union

II.2.1.1. Marchandises de l'Union

*Article 5,
paragraphe 23, du
CDU*

Par marchandises de l'Union, on entend les marchandises:

*Article 2 de la
convention*

1. **entièrement obtenues dans le territoire douanier de l'Union;**
ou
2. entrant dans le territoire douanier de l'Union en provenance de pays ou territoires situés hors de ce territoire et **mises en libre pratique;** ou
3. **obtenues ou produites dans le territoire douanier de l'Union,** soit à partir de marchandises visées au deuxième point exclusivement, soit à partir de marchandises visées aux premier et deuxième points.

*Article 153,
paragraphe 3, du
CDU*

Si les marchandises sont entièrement obtenues à partir de marchandises placées sous le régime du transit externe, elles n'ont pas le statut de marchandises de l'Union. C'est le cas, par exemple, pour les animaux, dont les nouveau-nés sont considérés comme des marchandises non Union.

II.2.1.2. Marchandises non Union

*Article 5,
paragraphe 24, du
CDU*

Par marchandises non Union, on entend les marchandises autres que celles visées au point ci-dessus ou qui ont perdu leur statut douanier de marchandises de l'Union.

*Article 154 du
CDU
Article 2,
paragraphe 3,
point a), de la
convention*

Les marchandises de l'Union perdent leur statut lorsque:

- elles sont sorties du territoire douanier de l'Union, sauf dans les cas précisés au point II.2.2;
- elles sont placées sous le régime du transit externe, de la zone franche, de l'entrepôt douanier ou du perfectionnement actif; ou
- elles sont placées sous le régime de la destination particulière et sont soit laissées à l'État, soit détruites en laissant des déchets.

II.2.1.3. Quel régime de transit?

La distinction susmentionnée concernant le statut douanier des marchandises détermine si les marchandises déclarées en transit seront placées sous le régime T1, T2 ou T2F.

Voir également points I.4.1.2.1 et I.4.1.2.2 pour plus de précisions sur l'utilisation de ces codes.

*Article 227,
paragraphe 1, du
CDU*

Les procédures de transit T2 ne peuvent avoir lieu que lorsqu'un pays tiers est concerné. Si des marchandises de l'Union quittent temporairement le territoire douanier de l'Union et qu'aucun pays tiers n'est impliqué dans ce mouvement, ces marchandises peuvent dans ce cas circuler en vertu des dispositions régissant le statut de l'Union, comme décrit plus en détail au point II.2.2.

II.2.2. Circulation des marchandises de l'Union

*Article 154,
point a), du CDU
et article 119,
paragraphe 2 et 3,
de l'AD*

Lorsque des marchandises de l'Union circulent d'un point à un autre du territoire douanier de l'Union, ce qui peut impliquer que ces marchandises soient temporairement déplacées hors de ce territoire, elles perdent leur statut de marchandises de l'Union à partir du moment où elles quittent le territoire douanier de l'Union. Toutefois, dans certains cas spécifiques, ces marchandises de l'Union peuvent quitter temporairement le territoire douanier de l'Union sans que leur statut de marchandises de l'Union soit modifié. On distingue trois scénarios possibles:

1. application d'un régime douanier;
2. absence de régime douanier, mais preuve du statut de l'Union;
3. absence de régime douanier et absence de preuve du statut de l'Union.

Ces trois possibilités sont décrites plus en détail dans les sections suivantes.

II.2.2.1. Application d'un régime douanier

Les **marchandises de l'Union** peuvent **circuler** d'un point à un autre du territoire douanier de l'Union et **quitter temporairement** ce territoire lorsqu'elles sont placées **sous le régime du transit interne**.

*Article 155,
paragraphe 1, du
CDU*

Lorsque le régime de transit interne est appliqué dans l'une des situations suivantes, les marchandises ne conservent leur statut de marchandises de l'Union que si ce statut est établi sous certaines conditions et par les moyens prévus par la législation douanière;

- conformément à la convention TIR (transport international routier);
- conformément à la convention ATA (admission temporaire)/convention d'Istanbul;

- conformément au manifeste rhénan;
- sous le couvert du formulaire 302;
- dans le cadre du système postal conformément aux actes de l'Union postale universelle.

Voir aussi points II.2.3.4.2 et II.3.2.5.

*Article 154,
point b), du CDU*

Il convient de noter que, lorsque des marchandises de l'Union sont placées sous le régime du transit externe (T1) au lieu du régime du transit interne (T2), elles perdent leur statut de marchandises de l'Union et seront traitées comme des marchandises non Union.

Les modalités d'application des régimes de transit sont décrites dans toutes les autres parties du présent manuel.

II.2.2.2. Absence de régime douanier, mais preuve du statut de l'Union

*Article 119,
paragraphe 3, de
l'AD*

Des **marchandises de l'Union** peuvent **circuler** d'un point à un autre du territoire douanier de l'Union et **quitter temporairement** ce territoire **sans** être soumises à un **régime douanier** et sans que leur statut soit modifié **pour autant que** leur **statut** douanier de marchandises de l'Union **soit prouvé**, dans les cas spécifiques suivants:

- elles ont temporairement quitté le territoire par voie aérienne ou maritime;
- elles sont transportées sous le couvert d'un document de transport unique délivré dans un État membre et ne sont pas transbordées en dehors du territoire de l'Union;
- elles sont transbordées en dehors du territoire de l'Union sur un moyen de transport autre que celui à bord duquel elles avaient été initialement chargées avec délivrance d'un nouveau document de transport, couvrant le transport depuis le territoire situé hors du territoire de l'Union, à condition que le nouveau document soit accompagné d'une copie du document de transport unique original;
- il s'agit de véhicules routiers à moteur immatriculés dans un État membre;
- si des emballages, palettes et autres équipements similaires, à l'exclusion des conteneurs, appartenant à une personne établie dans l'Union, sont utilisés pour transporter les marchandises qui ont quitté temporairement le territoire; ou
- il s'agit de marchandises contenues dans des bagages transportés par des passagers, qui ne sont pas destinées à un usage commercial.

II.2.2.3. Absence de régime douanier et absence de preuve du statut de l'Union

*Article 119,
paragraphe 2, de
l'AD*

Des **marchandises de l'Union** peuvent **circuler** d'un point à un autre du territoire douanier de l'Union et **quitter temporairement** ce territoire **sans** être soumises à un **régime douanier** et sans que leur **statut soit modifié**, dans les cas spécifiques suivants:

- elles sont transportées par voie aérienne et chargées ou transbordées dans un aéroport de l'UE pour être expédiées vers un autre aéroport de l'UE sous couvert d'un document de transport unique délivré dans un État membre (voir point II.4.1);
- elles sont acheminées par voie maritime sur un navire de ligne maritime régulière (RSS) et transportées entre deux ports de l'UE (voir point II.4.2); ou
- elles sont acheminées par chemin de fer et transportées par une partie contractante à la convention sous le couvert d'un document de transport unique délivré dans un État membre et prévu par un accord international (voir partie VI.3.5).

II.2.3. Preuve du statut douanier de marchandises de l'Union

II.2.3.1. Présomption de statut douanier de marchandises de l'Union

*Article 153,
paragraphe 1, de
CDU*

En règle générale, toutes les marchandises se trouvant sur le territoire douanier de l'Union sont présumées avoir le statut douanier de marchandises de l'Union, sauf s'il est établi qu'elles ne sont pas des marchandises de l'Union.

Il existe toutefois des circonstances, telles que décrites dans la section suivante, dans lesquelles, malgré cette règle générale, la présomption de statut douanier de marchandises de l'Union ne s'applique pas et le statut de l'Union doit être prouvé.

II.2.3.2. Obligation de prouver le statut douanier de marchandises de l'Union

*Article 119,
paragraphe 1, de
l'AD*

La présomption de statut douanier de marchandises de l'Union ne s'applique pas:

- lorsque des marchandises sont introduites sur le territoire douanier de l'Union et sont toujours sous surveillance douanière, et que leur statut douanier est toujours déterminé par les autorités;
- lorsque des marchandises sont en dépôt temporaire;

- lorsque des marchandises sont placées sous l'un des régimes particuliers, à l'exception des régimes du transit interne, du perfectionnement passif et de la destination particulière;
- lorsque des produits de la pêche maritime capturés par un navire de pêche de l'Union hors du territoire douanier de l'Union, en dehors des eaux territoriales d'un pays tiers, à savoir dans les eaux internationales, sont introduits sur le territoire douanier de l'Union;
- lorsque des marchandises obtenues à partir des produits de la pêche maritime susmentionnés, à bord dudit navire ou d'un navire-usine de l'Union, dans la fabrication desquelles, le cas échéant, sont entrés d'autres produits possédant le statut douanier de marchandises de l'Union, sont introduites sur le territoire douanier de l'Union; ou
- lorsque des produits de la pêche maritime et d'autres produits sont extraits ou capturés par les navires battant pavillon d'un pays tiers au sein du territoire douanier de l'Union.

*Article 2,
paragraphe 2, de
l'appendice II de la
convention*

Des marchandises dont le statut douanier de marchandises de l'Union ne peut être prouvé, lorsque cela est exigé ci-dessus, sont considérées comme des marchandises non Union.

II.2.3.3. Dispense de preuve du statut douanier de marchandises de l'Union

Néanmoins, il n'est pas obligatoire de prouver le statut de l'Union des marchandises lorsque celles-ci ont été transportées dans les conditions décrites ci-dessus au point II.2.2.3.

II.2.3.4. Les moyens de preuve du statut de l'Union

II.2.3.4.1. Moyens de preuve courants

*Article 199 de l'AE
Article 4 de
l'appendice II de la
convention*

Lorsqu'il est nécessaire de prouver le statut douanier de marchandises de l'Union dans les circonstances énumérées au point II.2.3.2 et que les marchandises de l'Union ont circulé conformément aux mouvements décrits au point II.2.2.2, l'un des moyens suivants peut être utilisé pour prouver le statut de marchandises de l'Union:

- le **document T2L ou T2LF** (pour plus de détails, voir points II.3.2.1 et II.3.3.2);
- le **manifeste douanier des marchandises** (pour plus de détails, voir points II.3.2.2 et II.3.3.3);

- un **manifeste maritime** portant tous les sigles concernant les marchandises (disposition transitoire, pour plus de détails, voir points II.3.2.2 et II.3.3.4);
- une **facture ou un titre de transport** dûment rempli, ne couvrant éventuellement que des marchandises de l'Union, portant soit le sigle «T2L», soit le sigle «T2LF» (pour plus de détails, voir points II.3.2.4 et II.3.3.2).

Voir point II.3.2 pour plus de détails sur l'utilisation de ces moyens de preuve courants.

II.2.3.4.2. Situations particulières

Des moyens spécifiques adaptés à certaines opérations peuvent être utilisés comme preuve du statut de l'Union dans les cas énumérés ci-dessous. Toutefois, la disponibilité de ces moyens spécifiques n'exclut pas que les moyens courants mentionnés ci-dessus soient utilisés lorsque le statut ne peut être considéré comme prouvé conformément à ces moyens spécifiques.

- **Les données de la déclaration de transit interne comme preuve du statut de l'Union**

*Article 199,
paragraphe 1,
point a), de l'AE*

Les données de la déclaration de transit interne constituent la preuve du statut de l'Union en ce sens que seules les marchandises de l'Union peuvent être placées sous le régime du transit interne. Par conséquent, lorsque la déclaration T2 est présentée, les autorités douanières peuvent présumer que ces marchandises ont le statut de marchandises de l'Union.

Toutefois, cette preuve ne peut pas être utilisée pour les mouvements de marchandises décrits au point II.2.2.2.

- **Mouvement des marchandises TIR ou ATA**

*Article 207 de l'AE
Article 12 de
l'appendice II de la
convention*

Lorsque des marchandises de l'Union circulent sous le couvert de la convention TIR ou ATA, un volet du carnet TIR ou ATA portant le sigle «T2L» ou «T2LF» et authentifié par le bureau de départ servira de preuve du statut de l'Union. Pour plus d'informations, voir point II.3.2.5.

- **Mobilité militaire**

Article 207 de l'AE

Lorsque des marchandises de l'Union circulent sous le couvert du formulaire 302, ce formulaire portant le sigle «T2L» ou «T2LF» et authentifié par le bureau de départ servira de preuve du statut de l'Union. De plus amples informations sur l'utilisation du formulaire 302 figurent dans le document d'orientation sur la

mobilité militaire à l'intention des États membres et de leurs forces militaires.

*Article 199,
paragraphe 1,
point h), et
article 290 de l'AE
Annexe 72-02 de
l'AE*

— **Envois postaux**

Lorsque, dans le cadre du système postal, des envois sont acheminés à partir, vers ou entre des zones défiscalisées, une étiquette spéciale prévue à l'annexe 72-02 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union (AE) doit être apposée sur l'emballage et sur les documents d'accompagnement.

*Article 2,
paragraphe 3, de
l'appendice II de la
convention*

Note: dans d'autres circonstances, aucune étiquette spécifique n'est prévue pour les marchandises de l'Union dans le cadre du système postal. Par conséquent, lorsque des marchandises de l'Union circulent:

- 1) directement d'un point à un autre du territoire douanier de l'Union et quittent temporairement ce territoire par voie aérienne, elles bénéficieront de la présomption de statut douanier de marchandises de l'Union lors de leur réintroduction;
- 2) d'un point à un autre du territoire douanier de l'Union et sont redistribuées en dehors du territoire en vue d'un transfert ultérieur vers l'UE, leur statut de marchandises de l'Union doit être prouvé en utilisant l'un des moyens «courants» décrits ci-dessus au point II.2.3.4.1 lors de leur réintroduction.

Article 208 de l'AE

— **Véhicules en tant que moyens de transport**

Lorsque des véhicules routiers à moteur quittent temporairement et réintègrent le territoire douanier de l'Union, les plaques d'immatriculation et les documents d'immatriculation des véhicules à moteur immatriculés dans un État membre serviront de preuve du statut de l'Union. Pour de plus amples informations, voir annexe II.8.3.

*Article 119,
paragraphe 3,
point e), de l'AD et
article 209 de l'AE*

— **Emballages utilisés pour le transport de marchandises**

Lorsque des récipients, emballages, palettes et autres équipements similaires, à l'exclusion des conteneurs, sont utilisés pour transporter des marchandises quittant temporairement le territoire douanier de l'Union, ceux-ci doivent être identifiés au moyen d'une déclaration, étant donné que l'appartenance à une personne établie dans l'UE servira de preuve du statut de l'Union,

à moins qu'il n'existe un doute quant à la véracité de la déclaration.

Note

Le paragraphe ci-dessus ne s'applique qu'aux emballages utilisés pour le transport de marchandises conformément à l'article 119, paragraphe 3, point e), de l'AD.

Si des emballages vides sont retournés sans être réutilisés pour le transport de marchandises, l'un des autres moyens énumérés à l'article 199 de l'AE doit être utilisé.

Lorsque des emballages sont utilisés pour le transport de marchandises vers un pays tiers, ils perdent leur statut de marchandises de l'Union. Dans ce cas, les dispositions relatives aux marchandises en retour s'appliquent (article 203 du CDU). Par exemple, les marchandises sont exportées vers la Suisse et les emballages sont retournés vides vers l'UE.

Note: emballages ne possédant pas le statut douanier de marchandises de l'Union

Article 199,
paragraphe 4, de
l'AE

Pour les marchandises possédant le statut douanier de marchandises de l'Union contenues dans des emballages ne possédant pas le statut douanier de marchandises de l'Union, le document attestant du statut douanier de marchandises de l'Union porte une des mentions suivantes:

bg	опаковка N
cs	obal N
da	N-emballager
de	N-Umschließungen
el	Συσκευασία N
en	N packaging
es	envases N
et	N-pakendamine
fi	N-pakkaus
fr	emballages N
hr	N pakiranje
hu	N csomagolás
it	imballaggi N
lt	N pakuotė
lv	N iepakojums
mt	ippakkjar N
nl	N-verpakkingen
pl	opakowania N
pt	embalagens N
ro	ambalaj N
sk	N - obal
sl	N embalaža
sv	N förpackning

Article 119,
paragraphe 3,
point f), de l'AD et
article 210 de l'AE
Article 13 de
l'appendice II de la
convention

- **Marchandises non commerciales contenues dans les bagages**
Lorsque des passagers transportent des marchandises non commerciales dans leurs bagages et quittent temporairement le territoire douanier de l'Union pour y revenir par la suite, la déclaration des passagers attestant le statut douanier de marchandises de l'Union est suffisante, à moins qu'il n'existe un doute quant à la véracité de leur déclaration.

Article 205,
paragraphe 2, de
l'AE

Si un voyageur est tenu d'introduire une demande de visa d'un T2L/T2LF, il doit utiliser le formulaire figurant à l'annexe 51-01 de l'AE.

Article 199,
paragraphe 1,
point g), de l'AE

- **Marchandises soumises à droits d'accise**
Dans le cas de marchandises soumises à droits d'accise, la version imprimée du document administratif électronique (e-AD), prévu par la directive 2008/118/CE du Conseil et le règlement (CE) n° 684/2009 de la Commission, destiné à couvrir les mouvements en suspension de droits des produits soumis à accise en libre pratique entre deux points à l'intérieur de l'Union, peut être utilisée comme moyen de preuve du statut de l'Union.

Article 199,
paragraphe 1,
point e), de l'AE

- **Produits de la pêche**
Le journal de pêche, la déclaration de débarquement, la déclaration de transbordement et les données du système de surveillance des navires, le cas échéant, pour les produits de la pêche maritime capturés par des navires de pêche de l'Union hors du territoire douanier de l'Union, en dehors des eaux territoriales d'un pays tiers, et les marchandises obtenues à partir de ces produits, peuvent être utilisés comme moyens de preuve du statut de l'Union (voir également point II.5).

Article 199,
paragraphe 6, de
l'AE
Article 2,
paragraphe 2,
point a), de
l'appendice II de la
convention

- **Marchandises destinées à l'exportation**
Les documents ou les modalités concernant le statut ne peuvent pas être utilisés pour des marchandises pour lesquelles les formalités d'exportation ont été accomplies ou qui sont placées sous le régime du perfectionnement passif.

Article 199,
paragraphe 5, de
l'AE
Article 4,
paragraphe 2, de
l'appendice II de la
convention

- **Délivrance a posteriori de la preuve**
Si les conditions permettant l'émission de documents prouvant le statut douanier de marchandises de l'Union sont remplies, ces documents peuvent être délivrés a posteriori. Dans ce cas, ils doivent être revêtus d'une des mentions suivantes en rouge:

bg	Издаден впоследствие
cs	Vystaveno dodatečně
da	Udstedt efterfølgende

de	Nachträglich ausgestellt
el	Εκδοθέν εκ των υστέρων
en	Issued retrospectively — [code 98201] 99210
es	Expedido a posteriori
et	Välja antud tagasiulatuvalt
fi	Annettu jälkikäteen
fr	Délivré a posteriori
hr	Izdano naknadno
hu	Kiadva visszamenőleges hatállyal
is	Útgefið eftir á
it	Rilasciato a posteriori
lt	Retrospektyvusis išdavimas HR
lv	Izsniegts retrospektīvi
mt	Māhruġ b'mod retrospettiv
nl	Achteraf afgegeven
no	Utstedt i etterhånd
pl	Wystawione retrospektywnie
pt	Emitido a posteriori
ro	Eliberat ulterior
sk	Vyhotovené dodatočne
sl	Izdano naknadno
sv	Utfärdat i efterhand

Pour de plus amples informations sur la délivrance a posteriori de la preuve, veuillez consulter les sections détaillées relatives à la preuve correspondante, à savoir le point II.3.2.1 pour le document T2L/T2LF, le point II.3.2.2 pour le manifeste douanier des marchandises, le point II.3.2.3 pour le manifeste de la compagnie maritime et le point II.3.2.4 pour la facture ou le document de transport.

II.2.4. Vue d'ensemble des mouvements de marchandises de l'Union quittant temporairement le territoire

Spécifications	Preuve	Déclaration en douane	Autres exigences	Disposition juridique
Air				
• D'un aéroport de l'UE à l'autre sans escale en dehors de l'UE	Non exigée	Aucune	Lettre de transport aérien unique délivrée dans un État membre	Article 119, paragraphe 2, point a), de l'AD
• D'un aéroport de l'UE à l'autre avec escale éventuelle en dehors de l'UE	Exigée	Aucune	Lettre de transport aérien	Article 119, paragraphe 3, points a) et b), de l'AD
• D'un aéroport de l'UE à l'autre avec transbordement en dehors de l'UE	Exigée	Aucune	Nouvelle lettre de transport aérien + copie de la lettre de transport aérien originale délivrée dans un État membre	Article 119, paragraphe 3, point c), de l'AD
Mer				
• D'un port de l'UE à l'autre sans escale en dehors de l'UE	Non exigée	Aucune	Certificat de ligne maritime régulière	Article 119, paragraphe 2, point b), de l'AD
• D'un port de l'UE à l'autre avec escale éventuelle en dehors de l'UE	Exigée	Aucune	Connaissance maritime	Article 119, paragraphe 3, points a) et b), de l'AD
• D'un port de l'UE à l'autre avec transbordement en dehors de l'UE	Exigée	Aucune	Nouveau connaissance maritime + copie du connaissance maritime original délivré dans un État membre	Article 119, paragraphe 3, point c), de l'AD
Voie ferrée				

Spécifications	Preuve	Déclaration en douane	Autres exigences	Disposition juridique
<ul style="list-style-type: none"> • D'une gare de l'UE à l'autre, avec transport via un pays tiers qui est partie contractante à la convention relative à un régime de transit commun 	Non exigée	Aucune (*)	<ul style="list-style-type: none"> - Accord international soutenant l'application de l'article 119, paragraphe 2, point c), de l'AD, par exemple «Corridor T2» en Suisse - Lettre de voiture CIM (contrat de transport international ferroviaire des marchandises) délivrée dans un État membre 	Article 119, paragraphe 2, point c), de l'AD
<ul style="list-style-type: none"> • D'une gare de l'UE à l'autre, avec transport via un pays tiers qui n'est pas partie contractante à la convention relative à un régime de transit commun, sans transbordement en dehors de l'UE 	Exigée	Aucune (*)	Lettre de voiture CIM délivrée dans un État membre	Article 119, paragraphe 3, point b), de l'AD
<ul style="list-style-type: none"> • D'une gare de l'UE à l'autre avec transbordement en dehors de l'UE 	Exigée	Aucune (*)	Nouvelle lettre de voiture CIM + copie de la lettre de voiture CIM originale délivrée dans un État membre	Article 119, paragraphe 3, point c), de l'AD
Route				

Spécifications	Preuve	Déclaration en douane	Autres exigences	Disposition juridique
• D'un point à l'autre de l'UE sans transbordement en dehors de l'UE	Exigée	Aucune (*)	CMR délivré dans un État membre	Article 119, paragraphe 3, point b), de l'AD
• D'un point à l'autre de l'UE avec transbordement en dehors de l'UE	Exigée	Aucune (*)	Nouveau CMR + copie du CMR original délivré dans un État membre	Article 119, paragraphe 3, point c), de l'AD
Moyens de transport (**)				
• Véhicules routiers immatriculés dans un État membre	Statut de l'Union considéré comme prouvé	Aucune	Plaque et documents d'immatriculation	Article 119, paragraphe 3, point d), de l'AD et article 208, paragraphe 1, de l'AE
• Véhicules routiers immatriculés dans un État membre	Exigée	Aucune	Aucune	Article 119, paragraphe 3, point d), de l'AD et article 208, paragraphe 2, de l'AE
• Emballages, palettes et autres équipements similaires	Statut de l'Union considéré comme prouvé	Aucune	<ul style="list-style-type: none"> - Identification de l'appartenance à une personne établie dans l'UE - Déclaration relative au statut de l'Union - Absence de doute quant à la véracité 	Article 119, paragraphe 3, point e), de l'AD et article 209, paragraphe 1, de l'AE

Spécifications	Preuve	Déclaration en douane	Autres exigences	Disposition juridique
	Exigée si le statut de l'Union ne peut pas être considéré comme prouvé	Aucune	Aucune	Article 119, paragraphe 3, point e), de l'AD et article 209, paragraphe 2, de l'AE
• Conteneurs	Toujours des marchandises en retour!	ATA	Conformément à la convention d'Istanbul	Convention ATA
Voyageurs (**)				
• Marchandises non commerciales transportées par les voyageurs	Statut de l'Union considéré comme prouvé	Aucune	- Déclaration du voyageur - Absence de doute quant à la véracité	Article 119, paragraphe 3, point f), de l'AD
Envois postaux				
• Transport d'envois postaux d'un point à l'autre de l'UE sans transbordement en dehors de l'UE	Aucune	T2	Identification en tant qu'envoi postal	
• Transport d'envois postaux d'un point à l'autre de l'UE avec transfert ultérieur au départ d'un pays de transit commun	Exigée	T2	Identification en tant qu'envoi postal	Article 290, paragraphe 2, de l'AE
• Transport d'envois postaux à partir, vers ou entre des territoires fiscaux spéciaux	Étiquette figurant à l'annexe 72-02 de l'AE	T2F	Identification en tant qu'envoi postal	Article 290, paragraphe 1, de l'AE

(*) L'indication selon laquelle aucune déclaration en douane n'est requise ne concerne que le territoire douanier de l'UE. Un pays tiers peut exiger que les marchandises de l'Union soient placées sous un régime de transit douanier lorsqu'elles traversent son territoire. Par exemple, le corridor T2 est un régime de transit sur le territoire suisse.

(**) Les moyens de transport et les marchandises non commerciales transportées par les voyageurs conservent leur statut de marchandises de l'Union uniquement s'ils sont déplacés conformément à l'article 119, paragraphe 3, de l'AD. Par exemple, lors d'un déplacement de l'Allemagne vers l'Italie en passant par la Suisse. Dans d'autres

situations, le régime applicable aux marchandises en retour en vertu de l'article 203 du CDU s'applique.

II.3. Mouvements de marchandises de l'Union avec preuve du statut de l'Union

Il a été expliqué dans la section précédente que des **marchandises de l'Union** peuvent **circuler** d'un point à un autre du territoire douanier de l'Union et **quitter temporairement** ce territoire **sans** être soumises à un **régime douanier** et sans que leur statut soit modifié **pour autant que** leur **statut** douanier de marchandises de l'Union **soit prouvé** (voir point II.2.2.2). Le point II.2.3.4 explique les moyens qui peuvent être utilisés pour prouver le statut de l'Union. Le présent point détaille davantage les particularités et l'application des moyens couramment utilisés pour prouver le statut de l'Union.

II.3.1. Utilisation de la preuve du statut de l'Union

La preuve du statut de l'Union est **établie** comme suit:

1. l'intéressé apporte la preuve du statut de l'Union par l'un des moyens énumérés au point II.2.3.4;
2. l'autorité douanière de départ appose son visa sur la preuve si nécessaire;
3. l'autorité douanière de départ enregistre la preuve si nécessaire.

Ensuite, le moyen de preuve est **utilisé** comme suit:

1. l'intéressé peut déplacer les marchandises. Lors de la réintroduction sur le territoire douanier de l'Union, le moyen de preuve sera présenté à l'autorité douanière à l'arrivée;
2. l'autorité douanière du point de réintroduction doit s'assurer de l'utilisation correcte du moyen de preuve, c'est-à-dire de l'authenticité de la preuve, de son usage correct, etc.

Afin de faciliter cette tâche de contrôle, le bureau de douane du point de réintroduction où la preuve a été présentée devrait apposer un cachet sur le formulaire de réintroduction, le cas échéant, afin d'éviter qu'il ne soit utilisé une deuxième fois.

II.3.2. Moyens courants pour prouver le statut de l'Union — informations complémentaires

II.3.2.1. Documents T2L ou T2LF

*Article 124 bis de l'AD
Articles 5 et 6 de l'appendice II de la convention*

Jusqu'à ce que le système de preuve électronique du statut de l'Union soit déployé, le document T2L/T2LF utilisé pour prouver le statut de l'Union comprend les éléments suivants:

- le document T2L: l'exemplaire n° 4 du document administratif unique (DAU) (pour de plus amples informations, voir point V.3.3.1.1); ou
- le document T2LF: l'exemplaire n° 4 du DAU pour les marchandises transportées à partir, vers ou entre des zones défiscalisées (pour de plus amples informations, voir point IV.5.4); ainsi que
- la liste de chargement, dans des cas spécifiques.

En ce qui concerne les exigences relatives à la forme des documents T2L/T2LF, les dispositions du point IV.1.4.2.1 «Formulaire de déclaration de transit et manière de le compléter» s'appliquent.

*Article 124 bis de l'AD
Articles 6 et 8 de l'appendice II de la convention*

OPÉRATEUR

L'intéressé appose le sigle «T2L» ou «T2LF» dans la sous-case droite de la case 1 du formulaire et le sigle «T2Lbis» ou «T2LFbis» dans la sous-case droite de la case 1 pour le ou les formulaires complémentaires utilisés et pour les listes de chargement, le cas échéant.

Le document doit être établi en un seul exemplaire.

Articles 200 et 202 de l'AE

Les documents T2L/T2LF, les formulaires complémentaires et la liste de chargement doivent être visés et enregistrés par les douanes.

*Article 124 bis de l'AD
Article 8 de l'appendice II de la convention*

DOUANES

Le bureau de douane de départ doit viser et enregistrer le document et indiquer dans la case C:

- du formulaire:
 - le nom et le cachet du bureau, la signature d'un fonctionnaire dudit bureau, la date du visa, ainsi que le numéro d'enregistrement ou le numéro de la déclaration d'expédition si une telle déclaration est nécessaire;
- des formulaires complémentaires ou des listes de chargement:
 - le numéro figurant sur le document T2L/T2LF au moyen d'un cachet ou à la main. Les cachets doivent comporter le nom du bureau compétent; ou l'entrée doit être accompagnée du cachet officiel du bureau compétent.

Ces documents sont à remettre à l'intéressé.

Article 123 de l'AD Une fois le document T2L/T2LF visé, la durée de validité est limitée à 90 jours. À la demande de l'intéressé, et pour des raisons justifiées, les autorités douanières peuvent allonger la durée de validité.

Usage unique de la preuve

*Article 205,
paragraphe 1, de
l'AE*

Les documents T2L/T2LF ne peuvent être utilisés qu'une seule fois, lorsqu'ils sont présentés pour la première fois. Si les documents n'ont été utilisés que pour une partie des marchandises lors de leur première présentation, une nouvelle preuve doit être établie pour les marchandises restantes conformément à la procédure décrite ci-dessus.

Remplacement

Lorsque les circonstances l'exigent, l'autorité douanière qui a visé le document T2L/T2LF original peut remplacer un document T2L/T2LF par un ou plusieurs nouveaux documents.

Exemplaires supplémentaires

Lorsque trois exemplaires sont nécessaires, ceux-ci peuvent être fournis sous forme d'un original et de deux photocopies, pour autant que ces dernières portent la mention «copie».

Délivrance a posteriori d'un document T2L/T2LF

*Article 199,
paragraphe 5, de
l'AE
Article 4,
paragraphe 2, de
l'appendice II de la
convention*

Un document T2L/T2LF peut être délivré a posteriori, sauf si la réglementation exclut spécifiquement cette possibilité, et pour autant que cette délivrance se fasse après un examen circonstancié de la réalité de l'ensemble des conditions d'octroi de ce document.

Article 212 de l'AE
Article 21 de
l'appendice II de la
convention

Toutefois, les documents T2L/T2LF délivrés a posteriori doivent être acceptés par les autorités douanières sans préjudice de l'application de procédures de contrôle a posteriori ou d'autres procédures administratives d'assistance administrative, notamment en cas de soupçon de fraude ou d'irrégularités.

Les documents T2L/T2LF délivrés a posteriori doivent porter la mention appropriée indiquée au point II.2.3.4.2.

L'autorité douanière responsable du document T2L/T2LF délivré a posteriori sera la même que l'autorité compétente ayant visé le document T2L/T2LF original.

Article 148,
paragraphe 4,
point b), de l'AD

Déclaration T1 établie par erreur

Un document T2L/T2LF peut être délivré a posteriori pour des marchandises pour lesquelles une déclaration T1 a été établie par erreur.

Dans ce cas, il doit comporter une référence à cette déclaration T1.

Duplicata

Un duplicata du document T2L/T2LF peut être délivré, sauf si la réglementation exclut spécifiquement cette possibilité, et pour autant que cette délivrance se fasse après un examen circonstancié de la réalité de l'ensemble des conditions de délivrance de ce document. De plus amples informations sur la délivrance de duplicata sont fournies au point V.3.4.4.

II.3.2.2. Manifeste douanier des marchandises

Cette section sera complétée lorsque le système de preuve du statut de l'Union sera déployé et qu'il sera mis fin à l'utilisation du manifeste de la compagnie maritime comme preuve du statut de l'Union.

II.3.2.3. Manifeste de la compagnie maritime (*mer uniquement — disposition transitoire*)

Article 199,
paragraphe 2, de
l'AE

Jusqu'au déploiement du système de preuve électronique du statut de l'Union, les opérateurs économiques peuvent continuer à utiliser le

Article 10 de l'appendice II de la convention manifeste de la compagnie maritime comme moyen de preuve du statut de l'Union.

Article 126 bis de l'AD

Article 10 de l'appendice II de la convention

OPÉRATEUR

Le manifeste maritime (dans le cas d'une ligne maritime non régulière) doit comporter les informations suivantes:

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

Et pour chaque envoi:

- la référence au connaissement ou à un autre document commercial;
- le nombre, la nature, les marques et numéros de référence des colis;
- la désignation des marchandises selon leur appellation commerciale usuelle comprenant les énonciations nécessaires à leur identification;
- la masse brute en kilogrammes;
- le cas échéant, les numéros des conteneurs; et
- les indications suivantes, relatives au statut des marchandises, selon le cas:
 - le sigle «C» (équivalent à «T2L») pour les marchandises dont le statut douanier de marchandises de l'Union peut être justifié,
 - le sigle «F» (équivalent à «T2LF») pour les marchandises dont le statut douanier de marchandises de l'Union peut être justifié à destination ou en provenance d'une partie du territoire douanier de l'Union où les dispositions de la directive 2006/112/CE ne s'appliquent pas, c'est-à-dire les zones défiscalisées, ou
 - le sigle «N» pour les autres marchandises.

Article 203 de l'AE Le manifeste dûment rempli et signé par la compagnie maritime est,
Article 10 de l'appendice II de la convention à la demande de celle-ci, visé par le bureau compétent.

DOUANES

Si le manifeste de la compagnie maritime est visé, le bureau compétent apposera les éléments suivants:

- le nom et le cachet du bureau compétent;
- la signature d'un fonctionnaire de ce bureau; et
- la date de visa.

*Article 199,
paragraphe 5, de
l'AE*

*Article 4,
paragraphe 2, de
l'appendice II de la
convention*

Si le manifeste de la compagnie maritime est délivré a posteriori, il doit porter la mention appropriée prévue au point II.2.3.4.2.

II.3.2.4. Facture ou document de transport

Article 126 de l'AD

Article 9 de l'appendice II de la convention

OPÉRATEUR

La facture ou le document de transport doit comporter au moins les informations suivantes:

- le nom et l'adresse complète de l'expéditeur, ou de l'intéressé s'il ne s'agit pas de l'expéditeur;
- le nombre, le type, les marques et les numéros de référence des colis;
- la description des marchandises;
- la masse brute en kilogrammes;
- la valeur des marchandises;
- le cas échéant, les numéros des conteneurs;
- le sigle T2L ou T2LF, selon le cas; et
- la signature manuscrite de l'intéressé.

Note: la facture ou le document de transport ne doit concerner que des marchandises de l'Union.

Factures ou documents de transport lorsque la valeur totale des marchandises couvertes n'excède pas 15 000 euros

*Article 199, paragraphe 1, point d), et article 211 de l'AE du CDU
Article 9 de l'appendice II de la convention*

Si la valeur totale des marchandises de l'Union couvertes par la facture ou le document de transport n'excède pas 15 000 euros, le visa du bureau compétent n'est pas nécessaire. Toutefois, dans ce cas, le nom et l'adresse du bureau compétent doivent figurer sur la facture ou le document, en plus des informations susmentionnées.

Factures ou documents de transport lorsque la valeur totale des marchandises couvertes excède 15 000 euros

*Article 126 de l'AD et article 201 de l'AE
Article 9 de l'appendice II de la convention*

La facture ou le document de transport dûment remplis et signés par l'intéressé sont, à la demande de celui-ci, visés par le bureau compétent. Si la facture ou le document de transport n'est pas visé, il ne peut servir de preuve du statut de l'Union.

DOUANES

Le bureau compétent vise la facture ou le document de transport en y apposant les mentions suivantes:

- le nom et le cachet du bureau compétent;
- la signature d'un fonctionnaire de ce bureau;
- la date de visa; et
- soit le numéro d'enregistrement, soit, si nécessaire, le numéro de la déclaration d'expédition.

*Article 199,
paragraphe 5, de
l'AE*

Si la facture ou les documents de transport sont délivrés a posteriori, ils doivent porter la mention appropriée prévue au point II.2.3.4.2.

*Article 4,
paragraphe 2, de
l'appendice II de la
convention*

II.3.2.5. Carnet TIR, carnet ATA ou formulaire 302

*Article 127 de l'AD
Article 207 de l'AE
Article 12 de
l'appendice II de la
convention*

Si les marchandises transportées sous le couvert d'un carnet TIR, d'un carnet ATA ou d'un formulaire 302 sont toutes de l'Union, le déclarant doit apposer lisiblement le sigle «T2L» ou «T2LF» dans la case prévue pour la désignation des marchandises, ainsi que sa signature, sur tous les feuillets appropriés du carnet, qu'il présente au visa du bureau de départ.

Si le carnet TIR, le carnet ATA ou le formulaire 302 couvre à la fois des marchandises de l'Union et des marchandises non Union, les deux catégories de marchandises doivent être indiquées séparément et le sigle «T2L» ou «T2LF», selon le cas, doit être apposé de manière à concerner clairement les seules marchandises de l'Union.

DOUANES

Si un carnet TIR, un carnet ATA ou un formulaire 302 est présenté au visa du bureau de départ pour prouver le statut douanier de marchandises de l'Union, il convient de veiller à ce que les marchandises de l'Union et non Union soient présentées séparément, et à ce que le sigle «T2L» ou «T2LF» soit apposé de manière à ne concerner que les premières.

Le sigle «T2L» ou «T2LF» approprié doit être authentifié par le cachet du bureau de départ accompagné de la signature du fonctionnaire compétent.

II.3.3. Émetteur agréé

II.3.3.1. Dispositions générales

Article 128 de l'AD
Article 14 de
l'appendice II de la
convention

Les autorités douanières peuvent autoriser une personne, désignée sous le nom d'«émetteur agréé», à délivrer les moyens de preuve suivants du statut de l'Union:

1. des documents T2L et T2LF sans visa (voir point II.3.3.2) (disposition transitoire):
 - a) avec préauthentification par les douanes,
 - b) avec auto-authentification,
 - c) avec une auto-authentification électronique, mais sans signature;
2. un manifeste douanier des marchandises sans visa et sans enregistrement (voir point II.3.3.3);
3. des manifestes de la compagnie maritime sans visa (voir point II.3.3.4) (disposition transitoire):
 - a) le manifeste de la compagnie maritime en tant que preuve,
 - b) le manifeste de la compagnie maritime après départ;
4. des factures ou documents de transport de marchandises d'une valeur supérieure à 15 000 euros sans visa (disposition transitoire) (voir point II.3.3.2).

Il est à noter que l'autorisation de délivrer des documents T2L/T2LF sans visa est une disposition transitoire dans la mesure où la preuve sera constituée des documents T2L/T2LF au lieu des données introduites dans le système de preuve du statut de l'Union.

L'autorisation de délivrer certains moyens de preuve du statut de l'Union non visés (et non enregistrés) par les douanes est une décision douanière obtenue sur demande. Ce qui précède signifie que les règles générales régissant les décisions douanières établies dans la partie VI s'appliquent, sauf disposition contraire.

La procédure à suivre doit être conforme au point VI.2.2, sauf si des précisions supplémentaires sont fournies ci-dessous.

La demande doit être déposée auprès de l'autorité douanière responsable du lieu où le demandeur tient sa comptabilité principale à des fins douanières ou du lieu où celle-ci est disponible, et où est

exercée une partie au moins des activités devant être couvertes par la décision.

Le demandeur doit remplir les conditions générales et particulières. Les conditions générales applicables en toutes circonstances sont énumérées dans le tableau ci-dessous. Les autres conditions particulières sont énumérées dans les points ci-dessous relatifs à chaque moyen ou statut spécifique.

Conditions générales

*Article 128, paragraphe 1, de l'AD
Article 14 de l'appendice II de la convention*

- Le demandeur est établi dans l'UE ou dans un pays de transit commun.
- Le demandeur doit disposer du numéro d'enregistrement et d'identification des opérateurs économiques (EORI) s'il est établi dans l'UE.
- L'intéressé n'a pas commis d'infractions graves ou répétées interdites par la législation douanière ou fiscale.
- Les autorités douanières compétentes sont en mesure de superviser le régime et d'effectuer des contrôles sans effort administratif disproportionné par rapport aux besoins de l'intéressé.
- L'intéressé tient des écritures qui permettent aux autorités douanières d'effectuer des contrôles efficaces.

II.3.3.2. Document T2L/T2LF ou facture ou document de transport émis par un émetteur agréé (*disposition transitoire*)

II.3.3.2.1. Autorisation

Outre les conditions générales énumérées ci-dessus au point II.3.3.1, le demandeur doit remplir les conditions particulières exposées ci-après pour être autorisé à délivrer des documents T2L/T2LF, des factures ou des documents de transport en tant que preuve du statut de l'Union sans visa des douanes.

Conditions particulières applicables pour l'émission de documents T2L/T2LF, de factures ou de documents de transport

*Article 128, paragraphes 2 et 4, de l'AD
Article 14 de l'appendice II de la convention*

- L'intéressé délivre régulièrement la preuve du statut douanier de marchandises de l'Union, ou les autorités douanières compétentes savent qu'il est en mesure de remplir les obligations juridiques aux fins de l'utilisation de ces moyens de preuve.

Outre les conditions générales énumérées ci-dessus au point II.3.3.1 et les conditions particulières, le demandeur doit remplir les conditions particulières suivantes pour être autorisé à délivrer des documents T2L/T2LF avec auto-authentification électronique en tant que preuve du statut de l'Union sans visa des douanes.

Conditions particulières applicables pour l'auto-authentification électronique sans signature

*Article 128 ter de l'AD
Article 17 de l'appendice II de la convention*

- L'émetteur a remis un engagement écrit par lequel il se reconnaît responsable des conséquences juridiques de l'émission de tous documents T2L/T2LF ou de tous documents commerciaux munis de l'empreinte du cachet spécial.

*Article 128 bis, paragraphe 2, de l'AD
Article 15 de l'appendice II de la convention*

DOUANES

L'autorisation doit préciser notamment:

- a) le bureau de douane chargé de la préauthentification des formulaires «T2L» ou «T2LF»;
- b) les conditions dans lesquelles l'émetteur agréé justifiera l'utilisation appropriée desdits formulaires;
- c) les catégories ou mouvements de marchandises exclus;
- d) le délai et les conditions dans lesquels l'émetteur agréé devrait informer le bureau de douane compétent de manière à lui permettre de procéder éventuellement à une vérification avant le départ des marchandises;
- e) si les moyens de preuve devraient être:
 - (i) préauthentifiés par les douanes,
 - (ii) auto-authentifiés par l'émetteur agréé avec signature,
 - (iii) auto-authentifiés électroniquement par l'émetteur agréé (sans signature);
- f) que l'expéditeur agréé doit remplir et signer le formulaire avant l'expédition des marchandises;

g) si l'autorité douanière autorise l'utilisation de listes de chargement qui ne satisfont pas à toutes les exigences.

II.3.3.2.2. Utilisation de documents T2L/T2LF, de factures ou de documents de transport délivrés par un émetteur agréé

Lorsque les moyens de preuve sont préauthentifierés par les douanes:

<i>Article 128 bis de l'AD</i> <i>Article 16 de l'appendice II de la convention</i>
DOUANES
Les douanes revêtent de leur cachet et signent à l'avance:
<ul style="list-style-type: none">— le recto des factures ou des documents de transport; ou— la case «C. Bureau de départ» au recto des documents T2L/T2LF et, le cas échéant, des formulaires complémentaires.
La signature du fonctionnaire du bureau de douane chargé de la préauthentification peut ne pas être manuscrite et le cachet de ce bureau peut être préimprimé si la préauthentification est centralisée auprès d'une seule autorité douanière.

Lorsque les moyens de preuve sont auto-authentifiés par l'émetteur agréé:

<i>Article 128 bis de l'AD et partie II, chapitre II, de l'annexe 72-04 de l'AE</i> <i>Article 16 de l'appendice II et annexe B9 de l'appendice III de la convention</i>
OPÉRATEUR
L'émetteur agréé revêt d'un cachet spécial:
<ul style="list-style-type: none">— le recto des factures ou des documents de transport; ou— la case «C. Bureau de départ» au recto des documents T2L/T2LF et, le cas échéant, des formulaires complémentaires.
Le cachet peut être préimprimé sur les formulaires lorsque cette impression est confiée à une imprimerie agréée à cet effet. Les cases 1, 2 et 4 à 6 du cachet spécial doivent être remplies avec les informations suivantes:
<ul style="list-style-type: none">— les armoiries ou tous autres signes ou lettres caractérisant le pays;— le bureau de douane compétent;— la date;— l'émetteur agréé; et— le numéro d'autorisation.
<i>Note:</i> la préimpression du cachet est agréée par l'autorité compétente du pays dans lequel l'émetteur agréé est établi et non pas par les autorités du pays dans lequel l'imprimerie est établie.

Établissement ultérieur de la preuve par l'émetteur agréé:

Article 128 bis de l'AD

Article 16, paragraphe 4, et articles 19 et 20 de l'appendice II de la convention

OPÉRATEUR

Avant l'expédition des marchandises, l'émetteur agréé est tenu de remplir le formulaire et de signer en indiquant dans:

- un endroit apparent du document commercial ou
- dans la case «D. Contrôle par le bureau de départ» des documents T2L/T2LF et, le cas échéant, des formulaires complémentaires,

les informations suivantes:

- le nom du bureau de douane compétent;
- la date d'établissement du document et la signature de l'émetteur agréé; ainsi que
- l'une des mentions suivantes:

bg	Одобрен издател
cs	Schválený vydavatel
da	Autoriseret udsteder
de	Zugelassener Aussteller
el	Εγκριμένος εκδότης
en	Authorised issuer
es	Emisor autorizado
et	Volitatud väljastaja
fi	Valtuutettu antaja
fr	Émetteur agréé
hr	Ovlaštenog izdavatelja
hu	Engedélyes kibocsátó
it	Emittente autorizzato
lt	Įgaliotasis išdavėjas
lv	Atzītais izdevējs
mt	Emittent awtorizzat
nl	Toegelaten afgever
pl	Upoważnionego wystawcę
pt	Emissor autorizado
ro	Emitent autorizat
sk	Schválený vystaviteľ
sl	Pooblaščen izdajatelj
sv	Godkänd utfärdare

L'émetteur agréé est tenu:

- de faire une copie de chaque preuve délivrée;
- de présenter les exemplaires aux autorités douanières, comme établi dans les autorisations, à des fins de contrôle; et

— de les conserver pendant au moins trois ans.

En cas d'auto-authentification électronique par l'émetteur agréé sans signature:

Article 128 ter de l'AD

Article 17 de l'appendice II de la convention

OPÉRATEUR

Avant l'expédition des marchandises, l'émetteur agréé est tenu de remplir le formulaire et de le signer comme indiqué dans l'encadré précédent «Opérateur» à l'exception des éléments indiqués ci-après.

Les documents T2L/T2LF ou les documents commerciaux doivent comporter, en lieu et place de la signature de l'émetteur agréé, l'une des mentions suivantes:

bg	Освободен от подпис
cs	Podpis se nevyžaduje
da	Fritaget for underskrift
de	Freistellung von der Unterschriftsleistung
el	Δεν απαιτείται υπογραφή
en	Signature waived
es	Dispensa de firma
et	Allkirjanõudest loobutud
fi	Vapautettu allekirjoituksesta
fr	Dispense de signature
hr	Oslobodeno potpisa
hu	Aláírás alól mentesítve
is	Undanþegið undirskrift
it	Dispensa dalla firma
lt	Leista nepasirašyti
lv	Derīgs bez paraksta
mt	Firma mhux meħtieġa
nl	Van ondertekening vrijgesteld
no	Fritatt for underskrift
pl	Zwolniony ze składania podpisu
pt	Dispensada a assinatura
ro	Dispensă de semnătură
sk	Oslobodenie od podpisu
sl	Opustitev podpisa
sv	Befrielse från underskrift

Pour de plus amples informations sur l'utilisation de ces moyens de preuve, voir également point II.3.2.1 pour les documents T2L/T2LF et point II.3.2.4 pour les factures et les documents de transport.

II.3.3.3. Manifeste douanier des marchandises délivré par un émetteur agréé

Cette section sera complétée lorsque le système de preuve du statut de l'Union sera déployé et qu'il sera mis fin à l'utilisation du manifeste de la compagnie maritime comme preuve du statut de l'Union.

II.2.3.4. Manifeste de la compagnie maritime délivré par un émetteur agréé (*disposition transitoire*)

II.3.3.4.1. Autorisation

Outre les conditions générales énumérées ci-dessus au point II.3.3.1, le demandeur doit remplir les conditions particulières exposées ci-après pour être autorisé à établir un **manifeste de la compagnie maritime** en tant que preuve du statut de l'Union sans visa des douanes.

Conditions particulières

Article 128, paragraphes 2 et 4, de l'AD

- L'intéressé délivre régulièrement la preuve du statut douanier de marchandises de l'Union, ou les autorités douanières compétentes dont il relève savent qu'il est en mesure de remplir les obligations juridiques aux fins de l'utilisation de ces preuves.

Néanmoins, pour des raisons logistiques, le manifeste n'est parfois pas disponible lors du départ du navire et son authentification ne peut donc pas avoir lieu à ce moment. Dans ce cas, une compagnie maritime peut envoyer par voie électronique les détails du manifeste à partir du port de départ, après le départ du navire pour le port de destination, de sorte que le manifeste soit disponible au port de destination avant l'arrivée du navire. Les autorités douanières peuvent autoriser la compagnie maritime à **établir** de tels manifestes au plus tard **le lendemain** du départ du navire, mais avant son arrivée au port de destination — il s'agit de l'autorisation TC12 (voir annexe 8.2). Outre les conditions générales énumérées ci-dessus au point II.3.3.1, les compagnies maritimes qui en font la demande doivent remplir les conditions particulières exposées ci-après.

Conditions particulières

Article 128 quinquies, paragraphes 1 et 2, de l'AD, et article 18 de l'appendice II de la convention

- Elles sont une compagnie maritime internationale.
- Elles utilisent des systèmes informatiques d'échange de données pour envoyer des informations entre les ports de départ et de destination sur le territoire douanier de l'Union.
- Elles assurent un nombre significatif de traversées entre les ports des États membres ou des pays de transit commun selon des itinéraires reconnus.

Demande d'autorisation

*Articles 128 quater
et 128 quinquies de
l'AD
Article 18 de
l'appendice II de la
convention*

La compagnie maritime doit établir dans la demande d'autorisation la liste de tous les pays et de tous les ports de départ et de destination concernés.

Elle doit également indiquer dans cette demande le(s) nom(s) de ses représentants dans ces ports.

Procédure de consultation pour l'autorisation

Dès réception de la demande, les autorités douanières de l'État membre où la compagnie maritime est établie sont tenues de notifier cette demande aux autres États membres dans lesquels sont situés les ports de départ ou de destination prévus. La liste des personnes de contact concernées figure au point II.8.2 — annexe B.

Les autorités douanières aux ports de départ et de destination examinent avec les bureaux locaux de la compagnie maritime si les conditions applicables à l'utilisation de la procédure simplifiée sont remplies, et en particulier si le critère relatif à un nombre significatif de traversées entre les pays selon des itinéraires reconnus est respecté.

À l'issue de cette procédure de consultation, les autorités douanières aux ports de départ et de destination indiquent à leurs autorités compétentes si ces ports sont dotés ou non des équipements permettant d'utiliser un système d'échange électronique de données et si la compagnie remplit ou non les conditions énumérées ci-dessus.

Si aucune objection n'est reçue dans les 60 jours (États membres) ou 45 jours (pays de transit commun) suivant la date de la notification, les autorités douanières doivent autoriser le recours à la procédure

simplifiée pour l'établissement du manifeste de la compagnie maritime comme preuve du statut de l'Union sans visa des douanes.

Cette autorisation sera valable dans les États membres concernés et ne s'appliquera qu'aux opérations de transport effectuées entre les ports visés par ladite autorisation. La simplification couvre le transport de toutes les marchandises transportées par la compagnie maritime par mer entre les ports des États membres et des pays de transit commun énumérés dans l'autorisation.

II.3.3.4.2. Établissement de la preuve

Un tel manifeste doit être authentifié par la compagnie maritime avant le départ du navire au port de départ.

Néanmoins, pour des raisons logistiques, le manifeste n'est parfois pas disponible lors du départ du navire et son authentification ne peut donc pas avoir lieu à ce moment. Dans ce cas, une compagnie maritime peut envoyer par voie électronique les détails du manifeste à partir du port de départ, après le départ du navire pour le port de destination, de sorte que le manifeste soit disponible au port de destination avant l'arrivée du navire.

Articles 128 quater et 128 quinquies de l'AD

Article 18 de l'appendice II de la convention

L'article 128 *quater* et l'article 128 *quinquies* de l'AD (article 18 de l'appendice II de la convention) établissent des dispositions, d'une part, pour la délivrance a posteriori du manifeste servant à justifier le statut douanier de marchandises de l'Union, et d'autre part, pour l'envoi de celui-ci par système d'échange électronique de données au port de destination sous réserve de certaines conditions.

Article 126 bis de l'AD

Article 18 de l'appendice II de la convention

Lorsque le manifeste de la compagnie maritime est utilisé comme preuve du statut douanier de marchandises de l'Union, celui-ci doit faire apparaître au moins les données suivantes:

- le nom et l'adresse complète de la compagnie maritime;
- le nom du navire;
- le lieu et la date de chargement des marchandises;
- le lieu de déchargement;
- et pour chaque envoi:
 - la référence au connaissement maritime ou autre document commercial,
 - le nombre, la description, les marques et les numéros des colis,
 - la désignation commerciale usuelle des marchandises comprenant les énonciations nécessaires permettant leur identification,

- la masse brute en kilogrammes,
- le cas échéant, les numéros des conteneurs, et
- les indications suivantes relatives au statut des marchandises:
 - le sigle «C» (équivalant à «T2L») pour les marchandises dont le statut douanier de marchandises de l'Union peut être démontré, ou
 - le sigle «F» (équivalant à «T2LF») pour les marchandises, en provenance de zones défiscalisées ou circulant entre de telles zones, dont le statut douanier de marchandises de l'Union peut être démontré, ou
 - le sigle «N» pour les autres marchandises.

II.3.3.4.3. Procédure au port de départ

La compagnie maritime établit le manifeste servant à justifier le statut douanier de marchandises de l'Union au plus tard le lendemain du départ du navire et, dans tous les cas, avant l'arrivée du navire au port de destination.

La compagnie maritime envoie le manifeste par système d'échange électronique de données au port de destination.

Sur demande, la compagnie maritime envoie le manifeste aux autorités douanières du port de départ, soit par système d'échange électronique de données, soit, si elles ne disposent pas des moyens techniques nécessaires pour recevoir des données par courrier électronique, sur papier.

Les autorités douanières compétentes du port de départ effectuent des contrôles sur la base d'une analyse de risque.

II.3.3.4.4. Procédure au port de destination

La compagnie maritime présente le manifeste aux autorités douanières du port de destination, soit par système d'échange électronique de données, soit, si elles ne disposent pas des moyens techniques nécessaires pour recevoir des données par voie électronique, sur papier.

Les autorités compétentes au port de destination vérifient le statut douanier de marchandises de l'Union déclaré, par des contrôles sur la base d'une analyse de risque et en effectuant des vérifications croisées en liaison avec les autorités compétentes au port de départ.

II.3.3.4.5. Irrégularités/infractions

La compagnie maritime notifie aux autorités compétentes des ports de départ et de destination toutes les irrégularités ou infractions qu'elle a constatées. Elle est également tenue de contribuer à éclaircir les infractions ou irrégularités constatées par les autorités compétentes des ports de départ et de destination.

S'il est impossible d'éclaircir les infractions ou irrégularités au port de destination, les autorités compétentes du port de destination le notifient aux autorités compétentes du port de départ, ainsi qu'à l'autorité de délivrance de l'autorisation qui prennent alors les mesures nécessaires.

II.3.3.4.6. Responsabilités de la compagnie maritime

La compagnie maritime doit:

- tenir des écritures appropriées permettant aux autorités compétentes de vérifier les opérations aux ports de départ et de destination;
- mettre tous les documents pertinents à la disposition des autorités compétentes;
- s'engager à être pleinement responsable devant les autorités compétentes pour ce qui est de remplir ses obligations ainsi que de leur notifier toutes les infractions et irrégularités et de contribuer à les éclaircir.

II.3.4. Pays de transit commun

Article 9 de la convention

Si des marchandises de l'Union arrivent dans un pays de transit commun sous une procédure T2, elles conserveront leur statut de marchandises de l'Union pour autant que:

- ces marchandises soient restées sous une procédure T2 ou sous un régime d'entrepôt dans le pays de transit commun; et
- la durée pendant laquelle les marchandises ont été stockées dans un entrepôt n'ait pas dépassé cinq ans (ou six mois pour certaines catégories spécifiques de marchandises); et
- elles soient demeurées sous le contrôle permanent de l'autorité douanière.

Marchandises de l'Union introduites dans un pays de transit commun

*Article 2,
paragraphe 3,
point b), et
article 9 de la
convention
Article 2 de
l'appendice II de la
convention*

Les marchandises de l'Union introduites dans un pays de transit commun ne peuvent être placées sous la procédure T2 que si:

- elles sont entrées dans ce pays sous la procédure T2;
 - elles sont réexpédiées dans des conditions telles que:
 - elles sont demeurées sous le contrôle permanent de l'autorité douanière afin de garantir qu'il n'y ait pas eu de modification de leur identité ni de leur intégrité,
 - elles n'ont pas été placées sous un régime de transit douanier autre que le régime du transit ou de l'entrepôt; et
 - si elles ont été placées sous un régime d'entrepôt:
 - la durée n'a pas dépassé cinq ans,
 - pour les marchandises relevant des chapitres 1 à 24 de la nomenclature pour le classement des marchandises, la durée ne peut excéder six mois,
 - les marchandises ont été placées dans des emplacements réservés et n'ont pas subi de manipulations autres que celles nécessaires en l'état ou qui consistaient à fractionner les envois, sans remplacer l'emballage; et
 - les manipulations ont été effectuées sous surveillance douanière;
- et
- la nouvelle procédure T2 porte une référence à la procédure correspondante précédente sous le couvert de laquelle les marchandises de l'Union sont arrivées dans le pays de transit commun, y compris toutes les mentions spéciales figurant dans cette procédure.

Fourniture de preuves du statut de l'Union dans un pays de transit commun

*Articles 5, 9, 10 et
18 bis de la
convention*

Les moyens de preuve suivants peuvent être délivrés dans un pays de transit commun:

- le document T2L;
- la facture ou le document de transport;
- le manifeste de la compagnie maritime.

Pour de plus amples informations sur la fourniture et l'utilisation de ces moyens de preuve, voir points II.3.2 et II.3.3.

Tout document délivré par un bureau compétent d'un pays de transit commun pour établir le statut douanier de marchandises de l'Union doit porter une référence à la déclaration «T2» ou au document attestant le statut douanier de marchandises de l'Union correspondant sous le couvert duquel les marchandises sont entrées dans le pays de transit commun et comporter toutes les mentions spéciales figurant sur ceux-ci.

Marchandises de l'Union réexportées au départ d'un pays de transit commun

*Article 9 de la convention
Article 12 de l'appendice II de la convention*

Lorsque des marchandises de l'Union sont entrées sur le territoire d'un pays de transit commun et doivent être réexportées sous un régime de transit autre que le transit commun, le document T2L/T2LF peut ne pas être renouvelé, pour autant que ces marchandises n'aient pas été stockées avant leur réexpédition. Afin de faire apparaître que les marchandises sont demeurées sous le contrôle permanent de l'administration douanière, le bureau de douane compétent du pays de transit commun appose son cachet dans la partie supérieure du document, en indiquant la date de la réexportation.

Par exemple: les marchandises de l'Union entrent dans un pays de transit commun sur un navire non affecté à une ligne régulière et sont réexportées par camion sous un régime TIR. Il est à noter que la durée de validité du document T2L/T2LF est limitée à 90 jours.

Délivrance de preuves dans un pays de transit commun

Article 2 de l'appendice II de la convention

La preuve relative aux marchandises de l'Union en provenance d'un pays de transit commun ne peut être fournie que si les marchandises sont acheminées directement de ce pays de transit commun vers un autre pays de transit commun ou vers un État membre:

- sans passer par un pays tiers; ou
- si elles passent par un pays tiers, elles circulent sous le couvert d'un document de transport unique délivré dans un pays de transit commun.

Marchandises de l'Union exportées au départ d'un pays de transit commun

Article 2 de l'appendice II de la convention

La preuve du statut de l'Union ne peut être utilisée pour des marchandises de l'Union destinées à être exportées au départ d'un pays de transit commun ou de l'UE.

Présomption de statut de marchandises de l'Union

Admission temporaire

*Article 9,
paragraphe 2, de la
convention*

Toutefois, la preuve du statut de l'Union n'est pas requise pour les marchandises de l'Union qui sont placées sous le régime de l'admission temporaire dans un pays de transit commun et qui n'ont reçu aucun autre traitement que celui nécessaire à leur conservation dans leur État d'origine ou au fractionnement des envois.

Corridor T2

*Article 2 bis de
l'appendice II de la
convention*

Les marchandises ayant le statut douanier de marchandises de l'Union qui sont acheminées par voie ferrée peuvent circuler, sans faire l'objet d'un régime douanier, d'un point à l'autre du territoire douanier de l'Union et être transportées avec passage par le territoire d'un pays de transit commun sans modification de leur statut douanier. Pour de plus amples informations sur le corridor T2, voir point VI.3.5.5.

II.4. Mouvements de marchandises de l'Union sans preuve du statut de l'Union

II.4.1. Acheminement par voie aérienne

*Article 119,
paragraphe 2,
point a), de l'AD*

Les marchandises de l'Union acheminées par voie aérienne d'un aéroport de l'UE à un autre sans escale en dehors de l'UE bénéficient de la présomption du statut de l'Union à condition qu'elles soient couvertes par un document de transport unique, à savoir la lettre de transport aérien délivrée dans un État membre. Dans ces circonstances, aucune preuve n'est donc requise pour les marchandises de l'Union.

II.4.2. Ligne maritime régulière

II.4.2.1. Définition

Article 120 de l'AD

Les compagnies maritimes qui n'exploitent que des lignes (maritimes à courte distance) entre deux ou plusieurs ports de l'UE et transportent des marchandises de l'Union peuvent demander à obtenir une autorisation en tant que lignes maritimes régulières (RSS).

Les marchandises de l'Union transportées à bord d'un navire agréé RSS entre deux ou plusieurs ports de l'UE conservent leur statut de

l'Union, sans qu'il soit nécessaire de prouver ce statut aux autorités douanières des ports d'arrivée de l'UE. Le navire affecté à une ligne maritime régulière n'est pas autorisé à:

- faire escale dans un port situé en dehors du territoire douanier de l'Union;
- faire escale dans un port qui ne fait pas partie des lignes agréées RSS;
- faire escale dans un port situé dans une zone franche d'un port de l'UE;
- procéder à un transbordement de marchandises en mer.

*Article 119,
paragraphe 2,
point b), de l'AD*

La ligne maritime régulière peut donc être comparée à un pont terrestre entre deux ou plusieurs ports de l'UE, sans contrôles douaniers à l'une ou l'autre extrémité du pont. Toutefois, les marchandises non Union transportées par un navire agréé RSS doivent être placées sous un régime de transit T1.

Lorsqu'un navire non RSS circule entre des ports de l'UE et quitte le territoire douanier de l'Union, les marchandises de l'Union se trouvant à bord perdent leur statut de marchandises de l'Union. Au retour dans l'Union, le statut de marchandises de l'Union doit être prouvé. À défaut, les autorités douanières considéreront que toutes les marchandises se trouvant à bord sont des marchandises non Union.

Les lignes de transport maritime exploitées entre des ports de l'UE et des ports de pays tiers ne recevront pas d'autorisation en tant que RSS pour ces lignes. Les marchandises de l'Union transportées à bord d'un navire non RSS devront prouver leur statut douanier lors du déchargement dans un port de l'UE.

La convention relative à un régime de transit commun ne prévoit ni la facilitation RSS ni l'utilisation d'un document électronique de transport (DET) en tant que déclaration de transit pour les transports maritimes.

Le concept de ligne maritime régulière ne doit pas être confondu avec le concept de «ligne régulière» utilisé par les opérateurs en transport maritime.

II.4.2.2. Procédure d'autorisation de ligne maritime régulière

*Articles 120 et 121
de l'AD
Article 39, point a),
du CDU*

L'autorisation n'est accordée qu'aux compagnies maritimes qui:

- sont établies sur le territoire douanier de l'Union;

- n'ont pas commis d'infractions graves ou répétées à la législation douanière et aux dispositions fiscales, y compris des infractions pénales graves liées à leur activité économique [remarque: cette condition est réputée remplie pour les compagnies ayant le statut d'opérateur économique agréé (OEA)];
- s'engagent à communiquer, après l'octroi de l'autorisation, à l'autorité douanière qui a octroyé l'autorisation:
 - le nom des navires affectés à la ligne maritime régulière,
 - le port où le navire commence son activité de navire de ligne maritime régulière, et
 - les ports d'escale;
- s'engagent à n'effectuer aucune escale dans un port situé en dehors du territoire douanier de l'Union ou dans une zone franche située dans un port de l'UE ni aucun transbordement de marchandises en mer.

Les règles générales régissant les décisions douanières sur demande s'appliquent pleinement à l'autorisation d'établissement de lignes maritimes régulières. Les lignes directrices décrites dans la partie VI, points 2.2 à 2,5, s'appliquent donc de la même manière en plus des spécifications décrites ci-dessous.

OPÉRATEUR

La demande doit préciser les États membres dans lesquels est exploitée la ligne maritime régulière et, éventuellement, les États membres pour lesquels le demandeur déclare avoir des projets de lignes futures.

Article 195 de l'AE Après examen de la demande, l'autorité douanière compétente (autorité douanière de délivrance) doit informer, par l'intermédiaire du système de décisions douanières, les autorités douanières (les autorités douanières consultées) des autres États membres dans lesquels est exploitée, ou pourrait potentiellement être exploitée à l'avenir, la ligne maritime demandant leur accord. Celles-ci disposent alors d'un délai de 15 jours à compter de la date de notification par l'autorité douanière de délivrance pour signifier leur accord. Si l'État membre consulté refuse la demande, il est tenu d'indiquer la ou les raisons du refus ainsi que les dispositions juridiques relatives aux infractions commises au moyen du système de décisions douanières. Les autorités de l'État membre où la demande a été faite sont tenues de refuser l'autorisation et de notifier ce refus au demandeur en en donnant les raisons.

Article 195 de l'AE En l'absence de réponse ou de refus dans les 15 jours à compter de la date de réception de la notification, les autorités douanières de délivrance sont tenues de délivrer une autorisation à la compagnie maritime concernée.

L'autorisation doit être acceptée par les autres États membres dans lesquels la ligne maritime est exploitée ou pourrait potentiellement être exploitée à l'avenir.

Article 121 de l'AD

OPÉRATEUR

Après avoir été autorisée à établir des lignes maritimes régulières, la compagnie maritime doit enregistrer auprès de l'autorité douanière de délivrance:

- a) le nom des navires affectés à la ligne maritime régulière;
 - b) le premier port où le navire commence son activité de navire de ligne maritime régulière;
 - c) les ports d'escale;
- et notifier à l'autorité douanière de délivrance:
- d) toute modification des informations visées aux points a), b) et c);
 - e) la date et l'heure de prise d'effet des modifications visées au point d);
- et, le cas échéant,
- f) les noms des affréteurs partiels.

Article 121 de l'AD et article 196 de l'AE

DOUANES

Toutes les modifications apportées à l'autorisation communiquées par la compagnie maritime doivent être enregistrées dans le système de décisions douanières dans un délai d'un jour ouvrable suivant le jour de la communication et doivent être accessibles aux autorités douanières concernées par la ligne maritime régulière. La modification de l'enregistrement est effective le premier jour ouvrable suivant celui où elle a été réalisée.

Toute correspondance avec les autres administrations douanières concernées par la ligne maritime régulière doit être envoyée par le système de décisions douanières.

L'annexe II.8.4 contient la liste des autorités responsables pour l'agrément et la communication concernant la ligne maritime régulière.

DOUANES

L'autorisation est introduite dans le système électronique d'information et de communication pour les lignes régulières.

Le cas échéant, indiquer dans la case «Autres informations» du certificat de ligne maritime régulière le nom du ou des affrêteurs partiels pour chaque navire.

Ces informations seront complétées à la suite de la mise à jour du système de gestion des décisions douanières prévue pour la fin 2020.

II.4.2.3. Affrètement partiel

En cas d'affrètement partiel, la demande d'agrément de ligne maritime régulière est déposée par la personne (fréteur ou affrêteur), ou par son représentant, qui définit la ligne maritime régulière, c'est-à-dire détermine le ou les navires qui seront utilisés sur la ligne maritime régulière et fixe les escales. Les autorités douanières de délivrance peuvent demander toute information supplémentaire nécessaire pour apprécier la demande.

Des exemples de contrat d'affrètement avec sous-affrètement et affrètement partiel figurent dans l'annexe II.8.1.

II.4.2.4. Vérification des conditions applicables à la ligne maritime régulière

Les autorités douanières peuvent exiger de la compagnie maritime qu'elle apporte la preuve qu'elle respecte les dispositions relatives à l'exploitation de la ligne maritime régulière, à savoir que cette ligne est exploitée sur la base des informations enregistrées auprès de l'autorité douanière compétente et fait escale uniquement dans les ports d'escale enregistrés.

Lorsqu'une autorité douanière constate que les dispositions relatives à la ligne maritime régulière n'ont pas été respectées, elle en informe immédiatement, par l'intermédiaire du système de décisions douanières, les autorités douanières des autres États membres dans lesquels cette ligne est exploitée, afin qu'elles puissent prendre les mesures nécessaires.

II.4.2.5. Ligne maritime régulière ou ligne maritime non régulière

Les marchandises non Union ainsi que, dans certains cas, les marchandises de l'Union transportées sur un navire RSS doivent circuler sous un régime douanier («camion sur ferry») ou être placées sous un régime de transit de l'Union (T1 ou T2F) pour être transportées sur la ligne maritime régulière. À cette fin, une ligne maritime régulière peut choisir d'être autorisée à utiliser un DET

comme déclaration de transit pour le transport maritime ou d'appliquer la procédure de transit normale (déclaration NSTI sur DAU et constitution de garantie) pour les marchandises T1 ou T2F. Si le DET est utilisé comme déclaration de transit pour le transport maritime, les manifestes de la ligne maritime régulière peuvent être utilisés à cette fin et aucune garantie n'est exigée.

Si des services de transport maritime à courte distance sont exploités entre deux ou plusieurs ports de l'UE et qu'ils transportent essentiellement des marchandises non Union, ces opérateurs devraient tenir compte de la charge administrative requise. Ils devraient évaluer s'il est utile, d'une part, de satisfaire aux exigences administratives requises pour disposer d'une ou de plusieurs autorisations de ligne maritime régulière et pour utiliser le DET en tant que déclaration de transit pour le transport maritime et, d'autre part, de satisfaire aux exigences opérationnelles requises pour utiliser ces autorisations. Comme autre solution, les opérateurs pourraient plutôt envisager d'utiliser une ligne maritime non régulière. Une autorisation de ligne maritime régulière ne serait donc pas nécessaire et l'opérateur pourrait, en lieu et place, fournir une simple preuve du statut douanier de marchandises de l'Union, le cas échéant.

Circonstances imprévues pendant le transport sur une ligne maritime régulière

Lorsqu'un navire enregistré aux fins d'une ligne maritime régulière est contraint, dans des circonstances imprévues, de transborder des marchandises en mer, de faire escale, de charger ou de décharger des marchandises dans un port hors UE, un port non RSS ou une zone franche d'un port de l'UE, la compagnie maritime doit immédiatement informer les autorités douanières de tous les ports d'escale de l'UE suivants de la ligne régulière concernée.

Le statut douanier des marchandises se trouvant à bord de ce navire ne doit être modifié qu'en cas de marchandises nouvellement chargées ou de marchandises déchargées et laissées sur place.

Exemple 1

Liaison New York/Le Havre/Anvers sur une ligne maritime non régulière

Les marchandises sont toutes présumées non Union à leur arrivée au Havre.

- Pour les marchandises de l'Union (hors marchandises soumises à accise) chargées au Havre: émission d'un document T2L ou

utilisation, à la demande de la compagnie maritime, d'un manifeste portant le sigle «C».

- Pour les marchandises de l'Union soumises à accise chargées au Havre: utilisation d'une copie imprimée de l'e-AD [comme prévu par les articles 21 et 34 de la directive 2008/118/CE du Conseil et le règlement (CE) n° 684/2009 de la Commission].

Exemple 2 Liaison Le Havre/Pointe-à-Pitre (Guadeloupe) sur une ligne maritime non régulière

Les marchandises sont toutes présumées non Union à leur arrivée à Pointe-à-Pitre.

- Pour les marchandises de l'Union: émission d'un document T2LF ou utilisation, à la demande de la compagnie maritime, d'un manifeste portant le sigle «F».

Exemple 3 Liaison Gênes/Marseille sur une ligne maritime non régulière

Les marchandises sont toutes présumées non Union à leur arrivée à Marseille.

- Pour les marchandises de l'Union (hors marchandises soumises à accise) chargées à Gênes: émission d'un document T2L ou utilisation, à la demande de la compagnie maritime, d'un manifeste portant le sigle «C».
- Pour les marchandises de l'Union soumises à accise chargées à Gênes: utilisation d'une version imprimée de l'e-AD [comme prévu par les articles 21 et 34 de la directive 2008/118/CE du Conseil et le règlement (CE) n° 684/2009 de la Commission].

Exemple 4 Liaison New York/Le Havre/Anvers sur une ligne maritime non régulière

À l'arrivée du navire au Havre, toutes les marchandises seront considérées comme non Union.

Une partie est déchargée au Havre, le reste demeure à bord.

Deux cas peuvent se présenter:

- *les marchandises sont déchargées au Havre et acheminées par la route jusqu'à Anvers: établissement d'une procédure de transit T1 couvrant le parcours routier, avec constitution d'une garantie;*
- *les marchandises ne sont pas déchargées au Havre et sont acheminées par la voie maritime jusqu'à Anvers: une procédure*

de transit T1 n'est pas requise. À l'arrivée à Anvers, toutes les marchandises seront considérées comme non Union, sauf présentation d'une preuve de leur statut douanier de marchandises de l'Union.

Exemple 5 Exportation de marchandises avec demande de restitution

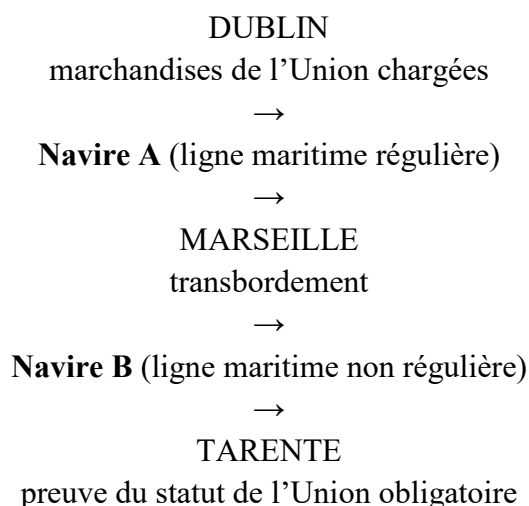
Liaison Le Havre/Anvers/New York sur une ligne maritime non régulière

Les formalités d'exportation sont accomplies au port du Havre, où les marchandises sont chargées sur un bateau sous le couvert d'un titre de transport unique vers un pays tiers, puis acheminées jusqu'à Anvers où elles sont rechargées sur un autre bateau à destination d'un pays tiers.

Comme ces marchandises sont transportées sur une ligne maritime non régulière, elles sont présumées non Union.

Preuve du statut douanier de marchandises de l'Union dans le cas de transbordement

Les marchandises de l'Union sont transportées sur une ligne maritime régulière (voir point II.4.2). Si, par la suite, les marchandises sont transbordées dans un port de l'UE sur un navire non affecté à une ligne maritime régulière, le statut sera perdu et les marchandises seront placées en dépôt temporaire. Cela présente un problème dans le port de l'UE final de destination (décharge). Le problème est illustré schématiquement de la manière suivante:



En pareil cas, la preuve obligatoire du statut présentée au port de l'UE final de destination (décharge), par exemple Tarente, sera un T2L, au

plus tard délivré et authentifié par les autorités compétentes au port du transbordement, par exemple Marseille.

Dans ces cas, il est recommandé que la preuve du statut accompagne les marchandises dès le début de l'opération de transport (navire A).

À défaut, la preuve obligatoire peut être apportée au moyen du manifeste d'expédition (voir point II.4.2).

II.4.3. Corridor T2

Voir point VI.3.5.5.

II.5. Dispositions particulières concernant les produits de la pêche maritime et les marchandises obtenues à partir de ces produits

Preuve du statut douanier de marchandises de l'Union pour les produits de la pêche maritime et d'autres produits extraits de la mer par des navires

Article 213 de l'AE Un journal de pêche, une déclaration de débarquement, une déclaration de transbordement et des données des systèmes de surveillance des navires, selon le cas, doivent être produits pour prouver le statut de l'Union:

- des produits de la pêche maritime capturés par un navire de pêche de l'Union hors du territoire douanier de l'Union, en dehors des eaux territoriales d'un pays tiers; et
- des marchandises obtenues à partir desdits produits, à bord dudit navire ou d'un navire-usine de l'Union, dans la fabrication desquelles, le cas échéant, sont entrés d'autres produits possédant le statut douanier de marchandises de l'Union.

Article 129 de l'AD Le journal de pêche, la déclaration de débarquement, la déclaration de transbordement et les données des systèmes de surveillance des navires, selon le cas, doivent être présentés:

1. par le navire de pêche de l'Union qui a effectué la capture et, le cas échéant, le traitement des produits; ou
2. par un autre navire de pêche de l'Union ou par le navire-usine de l'Union qui a effectué le traitement des produits transbordés à partir du navire visé au point 1; ou
3. par tout autre navire sur lequel ont été transbordés les produits et marchandises à partir des navires visés aux points 1 ou 2 sans procéder à aucune modification; ou
4. par un moyen de transport couvert par un titre de transport unique délivré dans le pays ou territoire qui n'appartient pas au territoire douanier de l'Union où les produits et marchandises ont été débarqués des navires visés aux points 1, 2 ou 3.

Article 214 de l'AE Lorsque des produits de la pêche maritime ou des marchandises obtenues à partir de ces produits sont transbordés et transportés en empruntant un territoire tiers avant d'arriver dans l'UE, la preuve du statut douanier de marchandises de l'Union doit être présentée pour ces produits et marchandises lors de leur entrée sur le territoire douanier de l'Union au moyen d'une version imprimée du journal de pêche, comprenant une attestation délivrée par l'autorité douanière de ce pays ou territoire confirmant que les produits ou marchandises:

- étaient sous surveillance douanière pendant qu'ils se trouvaient dans ce pays ou ce territoire; et
- n'ont subi aucun traitement autre que ceux nécessaires à leur conservation.

La version imprimée du journal de pêche, telle que visée dans la législation actuelle, peut correspondre:

- soit à l'impression des sections pertinentes dudit journal (à savoir un extrait), comprenant les données relatives au(x) transbordement(s), le cas échéant; soit
- à l'impression de l'ensemble du journal, pour autant que ces versions imprimées permettent l'identification de l'envoi correspondant de produits de la pêche maritime et de marchandises obtenues à partir de ces produits et incluent une référence au journal de pêche pertinent.

Les administrations douanières des pays tiers ne sont pas légalement tenues de faire figurer sur une version imprimée du journal de pêche l'attestation confirmant que les produits de la pêche maritime et les marchandises obtenues à partir de ces produits qui ont été transbordés et transportés en passant par ces pays n'ont pas subi de manipulation. Une attestation ne figurant pas sur une version imprimée du journal de pêche peut par conséquent être acceptée.

La forme du document d'attestation n'est pas contraignante; un exemple fourni par le secteur de la pêche figure à l'annexe II.8.5. Un autre exemple, figurant à l'annexe II.8.6, est constitué par un certificat de non-manipulation délivré par Singapour.

*Articles 130 et 133
de l'AD*

L'article 130 de l'AD énonce les exigences en matière de données concernant la preuve du statut douanier de l'Union pour les produits de la pêche maritime et les marchandises obtenues à partir de ces produits, qu'ils soient arrivés directement ou après un transbordement sur le territoire douanier de l'Union.

L'article 133 de l'AD énonce les exigences en matière de données relatives à l'attestation de non-manipulation des produits de la pêche maritime et des marchandises obtenues à partir de ces produits, transbordés et transportés en empruntant un pays ou un territoire tiers, qui fait partie intégrante de la preuve du statut douanier de l'Union pour ces produits et marchandises.

Si, à des fins d'attestation de la non-manipulation, des documents autres qu'une version imprimée du journal de pêche ou une version imprimée des sections pertinentes de ce journal sont utilisés, il convient que ces autres moyens de preuve contiennent:

- toutes les données pertinentes visées aux articles 130 et 133 de l'AD;
- une référence au journal de pêche.

Ces moyens de preuve doivent être accompagnés de la version imprimée du journal de pêche en question ou de la version imprimée des sections pertinentes dudit journal, lorsqu'ils sont présentés aux autorités douanières des États membres lors de leur entrée sur le territoire douanier de l'Union.

En ce qui concerne l'indication du lieu de capture des produits de la pêche maritime, tel que prévu à l'article 130, paragraphe 1, point a), il est entendu que le lieu précis de la capture sera considéré comme une information sensible et que le partage de cette information avec les autorités douanières des pays tiers aux fins de l'attestation pourrait poser problème. Dès lors, il convient de ne pas exiger l'inclusion de cette information dans les documents présentés aux fins de l'attestation aux autorités douanières de pays tiers, à la condition que le lieu précis de la capture soit indiqué aux autorités douanières des États membres lors de l'entrée sur le territoire douanier de l'Union.

II.6. Instructions nationales spécifiques (réservé)

II.7. Partie réservée à l'usage des administrations douanières

II.7.1. Document T2L (ou T2LF) authentifié par voie électronique

II.8. Annexes

II.8.1. Exemple de contrat d'affrètement avec sous-traitement et affrètement partiel

Affrètement partiel

Le présent point explique les aspects commerciaux de l'affrètement partiel, en mettant particulièrement l'accent sur le secteur du transport conteneurisé, ainsi que les implications dans le transit de l'Union.

1. Introduction

Dans le transport conteneurisé, l'affrètement partiel est généralement connu sous le nom d'«affrètement de cellules». Une «cellule» est un compartiment de navire de taille précise correspondant aux dimensions d'un conteneur ou d'une unité conteneurisée. On distingue deux types de conteneurs:

- a) EVP = conteneurs en équivalents 20 pieds;
et
- b) EQP = conteneurs en équivalents 40 pieds (également appelé «conteneur 2 EVP»).

Note: parmi les autres types de conteneurs figurent les conteneurs de 10 pieds ou de 45 pieds, les conteneurs «high cube», etc.

2. Types d'affrètement de cellules

On distingue deux grands types:

- a) l'affrètement de cellules ordinaire;
- b) l'accord de partage d'espace de navires.

3. Affrètement de cellules ordinaire

En cas d'affrètement de cellules ordinaire, un affréteur (une compagnie maritime) prend en location un certain nombre de cellules auprès d'un armateur (une autre compagnie maritime disposant de capacités excédentaires sur un navire). L'affréteur acquittera (normalement) une somme pour l'ensemble des cellules prises en location, qu'il soit ou non en mesure de les utiliser toutes. Le contrat d'affrètement de cellules ordinaire se conclut (normalement) à chaque voyage.

4. Accord de partage d'espace de navire

Dans l'accord de partage d'espace de navire, deux compagnies maritimes (ou plus) conviennent de mettre à la disposition l'une de l'autre un nombre déterminé de cellules sur

des navires ou des itinéraires déterminés. Ces accords sont normalement conclus sur la base de la réciprocité et les compagnies maritimes concernées ne se paient pas mutuellement pour les cellules qu'elles partagent.

5. Conséquences commerciales

- a) À part le fait que l'affrètement de cellules ordinaire donne lieu à paiement contrairement au partage d'espace de navire, la mise en œuvre de ces deux types d'affrètements est identique sur le plan juridique.
- b) Le système fonctionne comme un contrat d'affrètement ordinaire, c'est-à-dire que le chargement est transporté dans le cadre d'un accord d'affrètement de cellules/accord de partage d'espace au nom de l'affréteur, sur la base de ses propres connaissements et manifestes. L'armateur émet un seul connaissement maritime couvrant l'ensemble des cellules utilisées et non un connaissement par conteneur/lot. Excepté les déclarations de marchandises dangereuses et autres déclarations, l'armateur ne dispose d'aucun document matérialisant les différents envois: chargeurs, destinataires, contenu, etc.
- c) Les marchandises acheminées dans le cadre d'accords d'affrètement de cellules ou d'accords de partage d'espace de navire le sont comme si elles étaient transportées à bord du propre navire de l'affréteur.
- d) Le chargeur/destinataire ne doit pas nécessairement savoir ou être informé de ce qu'une partie du transport a été effectuée dans le cadre d'un contrat d'affrètement de cellules ou d'un accord de partage d'espace de navire.
- e) Le chargeur/destinataire reçoit un connaissement émis par la compagnie maritime avec laquelle il a conclu le contrat de transport.

6. Conséquences pour le transit de l'Union

En cas d'accords commerciaux d'affrètement partiel, chaque compagnie maritime peut agir en tant que titulaire du régime, à condition que tous les manifestes soient conformes aux dispositions des articles 50 et 51 du règlement délégué (UE) 2016/341 de la Commission du 17 décembre 2015 complétant le règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les règles transitoires pour certaines dispositions du code des douanes de l'Union lorsque les systèmes informatiques concernés ne sont pas encore opérationnels et modifiant le règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission (JO L 69 du 15.3.2016, p. 1) (TDA).

Par ailleurs, le volet «connaissement maritime» du manifeste du navire transportant les marchandises doit mentionner, à l'intention des autorités compétentes du port de destination, que les contrôles de transit seront effectués sur la base des manifestes et connaissements de l'affréteur.

7. Conséquences pour l'agrément des lignes maritimes régulières (RSS)

- a) Dans le cas d'un affrètement partiel, la demande d'agrément de ligne maritime régulière doit être déposée par la personne (fréteur ou affréteur) qui définit la ligne maritime régulière.

Les autorités douanières peuvent demander tout document utile permettant d'apprécier la qualité du demandeur et notamment la charte-partie.

b) Exemples

Exemple 1:

- le navire *Goodwill* appartient à l'armateur A qui conclut un contrat d'affrètement à temps avec la compagnie maritime B (sous-affrètement). Par ce contrat, A met son navire à la disposition de B;
- B est responsable de la gestion commerciale du navire qu'il a loué. Il détermine les ports qui seront desservis par son navire (ligne maritime régulière). Afin d'assurer le remplissage de ce navire, B conclut avec C (une autre compagnie maritime) un accord de partage de navire (affrètement partiel). Il y a donc affrètement partiel: B concède à C l'exploitation commerciale d'une partie du *Goodwill* et conserve l'exploitation du reste du navire. B demandera **l'agrément de ligne maritime régulière pour le *Goodwill***.

Exemple 2:

Lignes (1)	Navires (2)	Personnes responsables de la définition de la ligne (3)	Affréteurs partiels (4)
Rotterdam — Dublin — Rosslare — Anvers — Le Havre — Lisbonne — Leixoes — Vigo	<i>Corvette</i> et <i>Caravel</i>	A	B: sur le <i>Corvette</i> : Rosslare — Anvers — Le Havre — Lisbonne; sur le <i>Caravel</i> : Rosslare — Anvers — Le Havre — Lisbonne — Vigo
			C: sur le <i>Corvette</i> : Rotterdam — Rosslare — Anvers — Le Havre — Lisbonne; sur le <i>Caravel</i> : Rosslare — Anvers — Le Havre — Lisbonne — Vigo

Lignes (1)	Navires (2)	Personnes responsables de la définition de la ligne (3)	Affréteurs partiels (4)
			D: sur le <i>Corvette</i> : Rotterdam — Rosslare — Anvers — Le Havre — Lisbonne
Rotterdam — Dublin — Rosslare — Anvers — Le Havre — Bilbao — Lisbonne — Leixoes — Vigo	<i>Douro</i>	B	A: Rotterdam — Dublin — Rosslare — Anvers — Le Havre — Bilbao C: Rosslare — Anvers — Le Havre — Bilbao — Lisbonne — Leixoes D: Anvers — Le Havre — Bilbao — Lisbonne — Leixoes — Vigo
Rotterdam — Dublin — Rosslare — Anvers — Le Havre — Lisbonne — Leixoes — Vigo	<i>Angela J</i>	C	A: Rotterdam — Dublin — Rosslare — Anvers — Le Havre — Lisbonne B: Rotterdam — Rosslare — Anvers — Le Havre — Lisbonne D: Anvers — Le Havre — Lisbonne — Leixoes — Vigo
Rotterdam — Dublin — Rosslare — Anvers — Le Havre — Bilbao — Lisbonne — Leixoes — Vigo	<i>Goodwill</i>	D	A: Rotterdam — Dublin — Rosslare — Anvers — Le Havre — Lisbonne B: Rotterdam — Rosslare — Anvers — Le Havre — Lisbonne C: Anvers — Le Havre — Lisbonne — Leixoes — Vigo

- En colonne 1 figure la ligne avec les différents ports qui seront empruntés par le ou les navires affectés à la ligne. C'est pour ce service que l'agrément de ligne maritime régulière est demandé.
- En colonne 2 figurent le ou les navires affectés à la ligne. Pour être repris sur une même demande d'agrément de ligne maritime régulière, il faut que les navires fassent escale dans les différents ports visés par la demande.

- En colonne 3 figure le nom de la personne responsable de la définition de la ligne (ports empruntés, etc.). C'est cette personne qui fait la demande d'agrément et qui doit informer les affréteurs partiels (colonne 4) que la ligne a le statut de ligne «régulière». Cette personne peut, bien sûr, également transporter des marchandises sur cette ligne.
- En colonne 4 figurent les différents affréteurs partiels qui ont loué des espaces sur le navire d'un fréteur. Ces personnes n'ont pas à demander d'agrément, mais elles devront respecter ou faire respecter par leurs clients les procédures douanières découlant, selon le statut douanier des marchandises transportées, du caractère «régulier» de la ligne.

c) Contenu de la demande et de l'agrément de ligne maritime régulière

Le certificat de ligne maritime régulière est rempli conformément aux instructions énoncées ci-après.

□ Général

La Commission européenne et les autorités douanières des États membres doivent enregistrer l'agrément et y ont accès, y compris ses modifications, à l'aide du système électronique d'information et de communication pour les lignes régulières.

□ Cases

Case 1: insérer le nom de la compagnie maritime, ou de son représentant, et l'adresse complète.

Si la gestion commerciale d'un navire est partagée entre plusieurs sociétés, qui spécifient ensemble les ports à desservir, insérer le nom de chaque compagnie maritime concernée, ou de son représentant, et l'adresse complète.

Dans ce cas, l'ensemble de ces compagnies maritimes doit figurer en tant que demandeur dans la demande unique de ligne régulière.

Case 2: insérer toutes les escales par ordre de demande pour un itinéraire particulier. Le nom de chaque port est suivi par le code ISO approprié du pays [par exemple: Rotterdam (NL), Dublin (IE), le Havre (FR)].

Lorsque l'agrément est délivré pour plus d'un itinéraire, chaque itinéraire doit être distingué par un numéro [par exemple: 1. Rotterdam (NL) — Dublin (IE) — Le Havre (FR); 2. Lisbonne (PT) — Vigo (ES) — Bilbao (ES), etc.].

Case 3: insérer les noms de chaque navire assigné à l'itinéraire spécifié dans la case 2. S'il y a plus d'un itinéraire énuméré dans la case 2, les navires doivent être distingués par le numéro de l'itinéraire qu'ils desservent (par exemple: 1. *Neptune*, *Goodwill*; 2. *Corvette*; 3. *Douro*, etc.).

Case 4: insérer le(s) nom(s) de l'affréteur ou des affréteurs partiel(s) (et non les noms des navires). La personne qui demande l'agrément doit donner aux autorités douanières le(s) nom(s) de l'affréteur ou des affréteurs partiel(s). À noter que l'affréteur partiel n'est pas le détenteur du certificat et n'est pas énuméré dans la case 1.

Case 5: cette case doit être datée et être signée par la (les) compagnie(s) maritime(s) ou son(leurs) représentant(s) mentionné(s) en case 1.

Case A: le nom de l'État membre est suivi entre parenthèses par son code pays — ISO: (AT), (BE), (BG), (CY), (CZ), (DE), (DK), (EE), (EL), (ES), (FI), (FR), (HR), (HU), (IE), (IT), (LT), (LU), (LV), (MT), (NL), (PL), (PT), (RO), (SE), (SI) ou (SK).

II.8.2. Manifeste maritime — Autorisation TC 12

Autorisation en vue d'utiliser la simplification prévue à l'article 128 *quinquies*, paragraphe 5, point c), de l'AD (article 18 de l'appendice II de la convention), voir point II.3.3.4.

Modèle d'autorisation TC 12

1. Titulaire de l'autorisation	(Numéro d'autorisation)
	Autorisation en vue d'utiliser la simplification prévue à l'article 128 <i>quinquies</i> , paragraphe 5, point c), de l'AD (article 18 de l'appendice II de la convention)
2. Pays et ports de destination visés par l'autorisation et nom(s) du (des) représentant(s) de la compagnie maritime	
3. Pays et ports de destination visés par l'autorisation et nom(s) du (des) représentant(s) de la compagnie maritime	
4. Autres informations	

5. Autorité de délivrance		Cachet
Nom:	Date:	
Adresse:		
Pays:		(Signature)

II.8.2.B. Annexe B — Liste des autorités compétentes pour la consultation

Pour consulter la dernière version de cette liste, veuillez cliquer sur le lien suivant:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_fr

II.8.3. Preuve du statut douanier de véhicules routiers à moteur de l'Union

Afin de permettre de déterminer, de manière uniforme, le statut douanier des véhicules routiers à moteur sur le territoire de l'Union, il conviendra de respecter les règles exposées ci-après.

1. La réglementation concernant la circulation des marchandises d'un point à un autre du territoire douanier de l'Union s'applique pleinement à la circulation des véhicules routiers à moteur, bateaux de plaisance et avions de tourisme.
2. Le terme «circulation» ne vise pas seulement l'utilisation du véhicule pour le déplacement à l'intérieur du territoire douanier de l'Union, mais aussi, comme pour toutes les autres marchandises de l'Union, les opérations qui comportent les transferts de la propriété (livraison/acquisition) ainsi que les opérations de déménagement où il y a une délocalisation du véhicule, mais sans changement de propriétaire.
3. L'article 153 du CDU dispose que «[t]outes les marchandises se trouvant sur le territoire douanier de l'Union sont présumées avoir le statut douanier de marchandises de l'Union, sauf s'il est établi qu'elles ne sont pas des marchandises de l'Union». Cette présomption s'applique notamment à la circulation des véhicules.
4. Ainsi, lorsque des véhicules sont importés d'un pays tiers et mis en libre pratique sans être immatriculés dans un État membre, ils peuvent être expédiés à destination d'un autre État membre en tant que marchandises de l'Union sur la base de la présomption visée à l'article 153 du CDU. En ce qui concerne leur immatriculation, ces véhicules doivent être traités exactement comme les véhicules fabriqués dans l'Union.
5. Dans de telles circonstances, l'immatriculation des véhicules neufs ne doit pas dépendre de la preuve du statut douanier de véhicules de l'Union.
6. Dans les cas de doute, les autorités compétentes peuvent demander des informations au titre de l'assistance mutuelle. Cependant, de telles requêtes ne devraient pas revêtir un caractère automatique.
7. En conséquence, les véhicules de l'Union doivent pouvoir circuler à l'intérieur du territoire douanier de l'Union dans les mêmes conditions que toute autre marchandise de l'Union. Aucune intervention d'un bureau de douane n'est prévue.
8. Ces règles n'affectent pas les dispositions applicables en matière fiscale et notamment en relation avec les dispositions relatives à l'exigence pour le propriétaire d'immatriculer le véhicule dans son pays de résidence.
9. Si le statut de l'Union d'un véhicule routier à moteur immatriculé dans un État membre doit être prouvé, ce véhicule est réputé marchandise de l'Union à condition:
 - a) que le document d'immatriculation qui le concerne soit fourni aux autorités compétentes de l'État membre où ce véhicule est introduit; et
 - b) que l'immatriculation de ce véhicule, telle qu'elle résulte de ce document et éventuellement de la plaque d'immatriculation, réponde exactement aux caractéristiques ci-après, compte tenu du pays d'immatriculation.

Dans les autres cas, la preuve du statut douanier de marchandises de l'Union doit être fournie conformément aux dispositions de l'article 199 de l'AE.

10. Il convient d'apporter la preuve du statut douanier de véhicules routiers à moteur de l'Union au moyen des indications tirées de l'immatriculation (article 208 de l'AE) comme indiqué ci-après.

Allemagne

La preuve des spécifications de l'Union pour l'immatriculation des véhicules à moteur en Allemagne (véhicules routiers à moteur et leurs remorques) **est considérée comme valable** si un certificat d'immatriculation allemand a été délivré et si le véhicule est doté de la plaque d'immatriculation rectangulaire, constituée d'une **combinaison distinctive de lettres** correspondant à la circonscription administrative (jusqu'à 3 lettres) et d'un **numéro d'identification** (consistant en un groupe de lettres et de chiffres) (**voir exemple 1**).

Après le **numéro d'identification** du véhicule, ces plaques d'immatriculation peuvent également être dotées de la lettre d'identification «H» («plaque d'immatriculation des voitures de collection») pour véhicules anciens — **voir exemple 2**) ou peuvent indiquer une période spécifique pour la conduite du véhicule pendant une saison spécifique («plaque d'immatriculation pour une saison» — **voir exemple 3**).

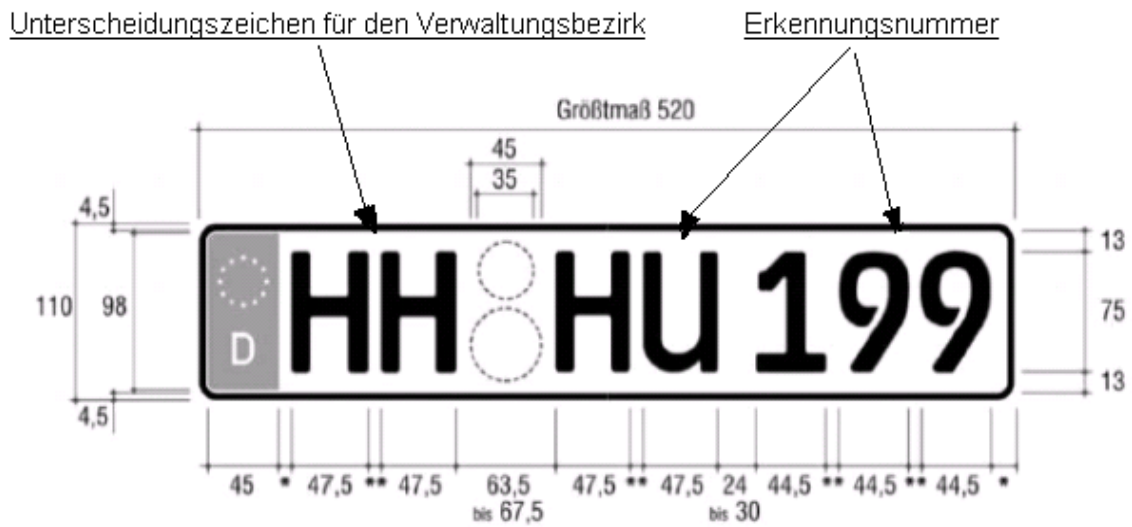
La preuve des spécifications de l'Union **n'est pas considérée comme valable** pour les véhicules si la plaque d'immatriculation:

- ne comporte comme combinaison distinctive de lettres pour la circonscription administrative que le chiffre «0» (plaque d'immatriculation spéciale pour le corps diplomatique et les organisations internationales bénéficiant de privilèges);
- ne comporte que des chiffres pour le numéro d'identification, lequel est suivi d'une lettre d'identification, par exemple «A», et d'une date d'expiration, indiqués dans un champ rouge;
- est destinée à l'exportation (**voir exemple 4**);
- est valable pour une courte période (plaque d'immatriculation courte période): comporte un numéro d'identification constitué uniquement de chiffres et contient une date d'expiration, indiquée dans un champ jaune;
- est spécifiquement utilisée pour amener le véhicule en vue d'une procédure de test, un essai ou un transfert (**voir exemple 5**);
- comporte des caractères rouges plutôt que noirs.

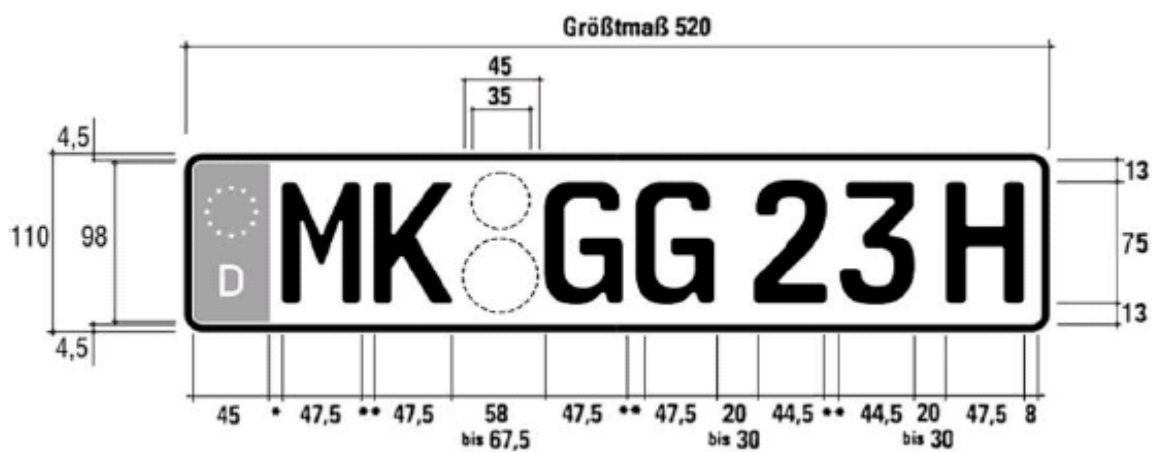
Les numéros d'immatriculation peuvent consister en une ou deux lignes.

Exemple 1

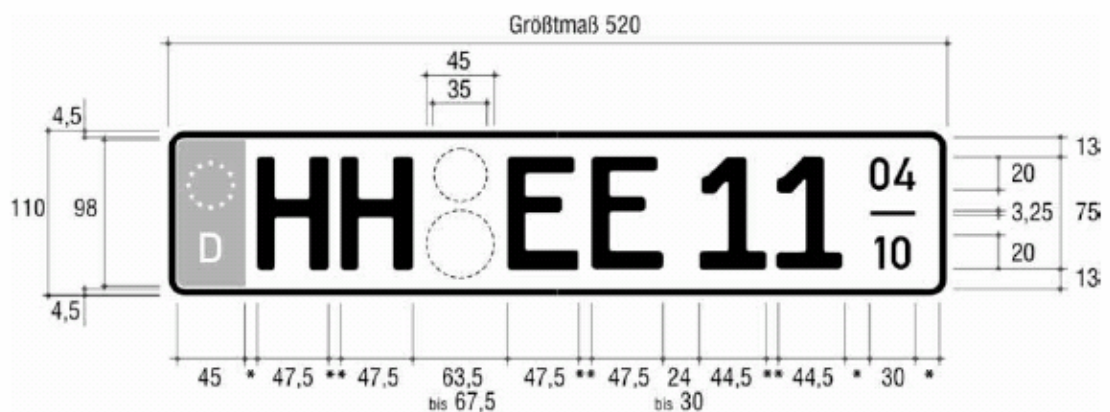
Combinaison distinctive de lettres correspondant au numéro de la circonscription administrative



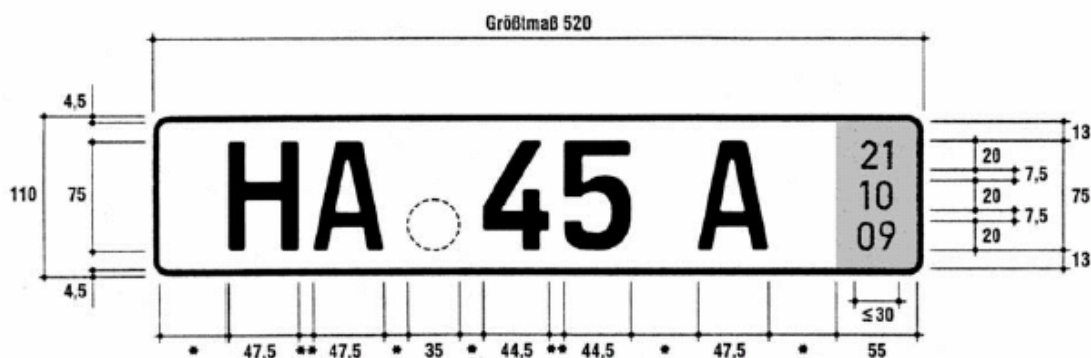
Exemple 2 («plaque d'immatriculation pour voitures de collection» pour les véhicules anciens)



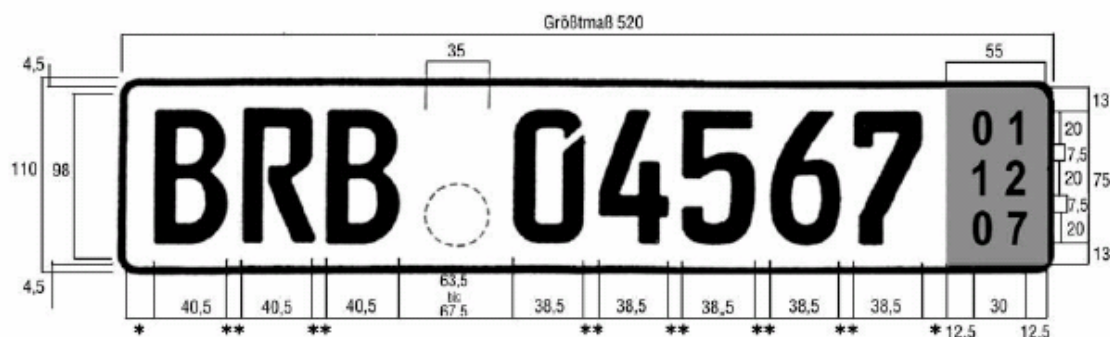
Exemple 3 («plaque d'immatriculation pour une saison»)



Exemple 4 (plaque d'immatriculation pour l'exportation)



Exemple 5 (plaque d'immatriculation utilisée pour amener le véhicule en vue d'une procédure de test, un essai ou un transfert)



Autriche

En Autriche, le système de numérotation consiste en un «signe distinctif» et en un «signe réservé».

Le signe distinctif se compose d'une ou de deux lettres et identifie la circonscription administrative (division politique), la ville statutaire, le gouvernement d'un État ou les autorités fédérales; le préfixe consiste en une combinaison de chiffres et de lettres.

Les plaques d'immatriculation ont un texte noir sur fond blanc et sont munies de fines bandes rouge-blanc-rouge sur les bords supérieur et inférieur. Les plaques d'immatriculation doivent être composées de caractères latins et de chiffres arabes. Depuis novembre 2002, sur le côté gauche des plaques d'immatriculation apparaît un champ bleu avec une lettre «A» blanche surmontée de la couronne d'étoiles de l'UE.

Les lettres d'identification et les symboles sont séparés par un emblème. Dans le cas de plaques normales, il s'agit des armoiries de l'État fédéral concerné et, en dessous, du nom de l'État fédéral en caractères majuscules noirs.

Les plaques d'immatriculation — principalement en format paysage rectangulaire avec angles arrondis — ont les dimensions suivantes (largeur × hauteur):

- plaques sur une seule ligne: 520 × 120 mm, hauteur des caractères 67 mm;

- plaques sur deux lignes: 300 × 200 mm, hauteur de caractère 67 mm.

Exemples d'illustrations:



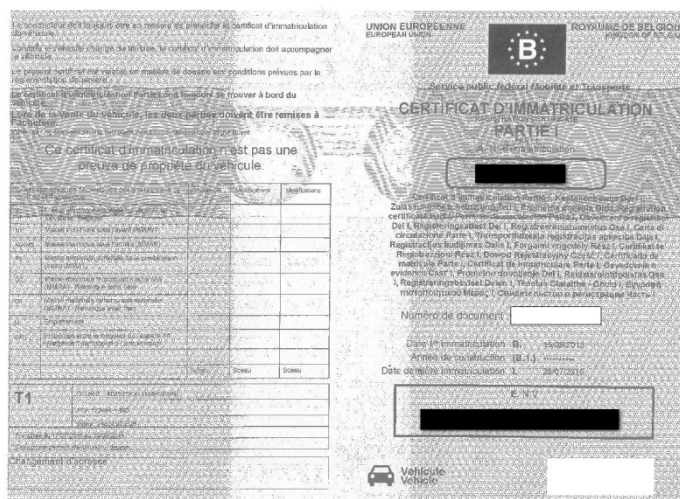
Belgique

Les véhicules routiers à moteur immatriculés en Belgique sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union sauf dans les scénarios présentés ci-dessous.

1. Le certificat d'immatriculation, comme illustré ci-dessous, porte l'abréviation T1, qui:
 - a. si le certificat a été délivré avant le 16 novembre 2010, figure au verso de la page de titre, à gauche dans la section réservée à l'admission temporaire;

CERTIFICAT D'IMMATRICULATION		LE DÉCRET DU 05/04/1994		• MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS ET DE L'INFRASTRUCTURE •	
Marque-Type	TEST	Genre	MOTOCYCLE	Plaque	FRANCE
Cylindres	1000 cc	Force	11	Véhicule immatriculé le	05/04/1994
N° Châssis	[REDACTED]	Code	250	N° titulaire	10000200
N° Recette-type		N° Référence		Code titulaire	00001/1
Carburant	ESSENCE	Couleur		Renouvelable jusqu'au	31/12/1994
Durée de circulation	26/04/1994	Code de plaque	90001	Expédition à l'Administration Publique, Rue de la Loi, 155 1049, Bruxelles	
T1 DOUANE - ADMISSION TEMPORAIRE ATV 120000-1-120 Véhicule 250000 Fr B Franchise du 01/04/1994 pour la durée des fonctions Vente, cession, etc. uniquement sur autorisation déclarée			TITULAIRE DE TESTE RUE DE TESTE 1000 BRUXELLES BE		
Base			Adresse à l'étranger: ADRESSE À L'ÉTRANGER FRANCE		
Texte officiel 152 102 2000 T1 00000					

- b. si le certificat a été délivré à partir du 16 novembre 2010, figure au recto de la partie 1, dans le tableau réservé à l'admission temporaire dans le coin inférieur gauche.



2. Si le véhicule porte une plaque d'immatriculation «marchand», il ne **peut** pas avoir le statut douanier de marchandises de l'Union. Dans ce cas, l'autorisation d'admission temporaire doit se trouver à bord du véhicule. Le certificat d'immatriculation mentionne, au lieu des caractéristiques du véhicule, le numéro de plaque, la date de validité, le type de plaque «marchand», le numéro du registre national ou le numéro d'entreprise ainsi que la cylindrée maximale ou la puissance maximale sollicitée par le titulaire.

Ces plaques comportent un chiffre-indice, un groupe de trois lettres et un groupe de trois chiffres se composant des combinaisons suivantes:

- - *plaques «marchand» pour voitures: le chiffre 1 + la lettre Z + deux autres lettres + trois chiffres;*
- - *plaques «marchand» pour motos: le chiffre 1 + les lettres ZM ou le chiffre 1 + les lettres ZW + une autre lettre + trois chiffres (dimensions différentes des autres plaques; indice et lettres dans la partie supérieure, chiffres dans la partie inférieure);*
- - *plaques «marchand» pour cyclomoteurs: le chiffre 1 + les lettres SZ + une autre lettre + trois chiffres (dimensions différentes des autres plaques; indice et lettres dans la partie supérieure, chiffres dans la partie inférieure);*
- - *plaques «marchand» pour remorques: le chiffre 1 + les lettres ZQ ou le chiffre 1 + les lettres ZU + une autre lettre + trois chiffres.*

Les chiffres et les lettres sont de couleur verte sur fond blanc. Une vignette autocollante indiquant un millésime doit également être apposée à un endroit spécialement prévu à cet effet.

3. Si le véhicule porte une plaque d'immatriculation «essai», il ne **peut** pas avoir le statut douanier de marchandises de l'Union. Dans ce cas, l'autorisation d'admission temporaire doit se trouver à bord du véhicule. Toutefois, ces véhicules ne sont pas

autorisés à circuler en dehors du territoire belge. Le certificat d'immatriculation mentionne, au lieu des caractéristiques du véhicule, le numéro de plaque, la date de validité, le type de plaque «essai», le numéro du registre national ou le numéro d'entreprise.

Ces plaques comportent un chiffre-indice, un groupe de trois lettres et un groupe de trois chiffres (deux chiffres pour les cyclomoteurs) se composant des combinaisons suivantes:

- *pour les voitures: le chiffre 1 + les lettres ZZ + une autre lettre + trois chiffres;*
- *pour les motos: le chiffre 1 + les lettres ZZM ou le chiffre 1 + les lettres ZZW + trois chiffres (dimensions différentes des autres plaques; lettres dans la partie supérieure, chiffres dans la partie inférieure);*
- *pour les cyclomoteurs: le chiffre 1 + les lettres SZZ + deux chiffres (dimensions différentes des autres plaques; lettres dans la partie supérieure, chiffres dans la partie inférieure);*
- *pour les remorques: le chiffre 1 + les lettres ZZQ ou le chiffre 1 + les lettres ZZU + trois chiffres.*

Les chiffres et les lettres sont de couleur verte sur fond blanc. Une vignette autocollante indiquant un millésime doit également être apposée à un endroit spécialement prévu à cet effet.

Bulgarie

Les véhicules routiers à moteur immatriculés en Bulgarie sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union s'ils sont dotés d'une plaque rectangulaire avec une immatriculation consistant en une combinaison de lettres et de chiffres apparaissant en noir sur fond réflectorisé blanc muni d'une bande bleue sur le côté gauche.

La bande bleue de la plaque d'immatriculation porte le drapeau bulgare et les lettres blanches «BG».

L'immatriculation consiste en une combinaison de trois groupes (par exemple, C 5027 AB):

- le premier groupe est composé de lettres et correspond au département territorial;
- le deuxième groupe consiste en quatre chiffres arabes;
- le troisième groupe consiste en une série (une ou deux lettres).

Les véhicules routiers à moteur immatriculés en Bulgarie ne sont pas considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union s'ils:

- sont dotés d'une plaque rectangulaire avec une immatriculation consistant en une combinaison de six chiffres séparés au milieu par la lettre «B» apparaissant en noir sur fond blanc et si l'année de validité est indiquée sur fond rouge sur le côté droit;

- sont dotés d'une plaque rectangulaire avec une immatriculation consistant en une combinaison de six chiffres séparés au milieu par la lettre «T» ou «H» apparaissant en noir sur fond blanc;
- sont dotés d'une plaque rectangulaire avec une immatriculation consistant en une combinaison des lettres «C», «CC» ou «CT» et de chiffres apparaissant en blanc sur fond rouge; ou
- sont dotés d'une plaque rectangulaire avec une immatriculation consistant en une combinaison des lettres «XX» et de chiffres apparaissant en blanc sur fond bleu.

Les véhicules à moteur portant des plaques d'immatriculation de ce type peuvent ou non posséder le statut douanier de marchandises de l'Union.

Leur statut ne peut être vérifié qu'en consultant les documents d'immatriculation.

Chypre

La direction des transports routiers chypriote est informatisée depuis janvier 1997. Tous les documents d'immatriculation délivrés depuis lors sont imprimés par ordinateur.

a. Véhicules immatriculés à Chypre à titre permanent

Tous les véhicules immatriculés à Chypre à titre permanent possèdent un numéro d'immatriculation consistant en une combinaison d'une, deux ou trois lettres (alphabet latin) et d'un numéro compris entre 1 et 999. Chaque véhicule est doté de deux plaques: une à l'avant, à fond réflectorisé blanc, l'autre à l'arrière, à fond réflectorisé jaune ou blanc; les lettres et les chiffres apparaissent en noir.

Pour déterminer le statut douanier de marchandises de l'Union de la majorité des véhicules dotés d'une immatriculation de type LLNNN (YW764, par exemple) ou LLLNNN (EAY857, par exemple), il convient de vérifier les informations correspondantes figurant sur le document d'immatriculation et expliquées dans le tableau A.

b. Véhicules immatriculés pour des diplomates (CD ou AT)

Deux numéros d'immatriculation figurent sur le document d'immatriculation des véhicules diplomatiques. Le premier correspond à l'immatriculation permanente. Le second indique que le véhicule appartient au corps diplomatique.

Le numéro d'immatriculation des véhicules diplomatiques consiste en une combinaison de deux chiffres indiquant le code de l'ambassade ou de la commission, suivi des deux lettres «CD» ou «AT» et du numéro du véhicule au sein de l'ambassade concernée ou de la commission.

Ces véhicules circulent sous couvert de leur immatriculation diplomatique tant qu'ils possèdent le statut diplomatique. Lorsqu'ils perdent ce statut, ils circulent sous leur immatriculation permanente. Le statut douanier de marchandises de l'Union de ces véhicules peut être vérifié en consultant leurs documents d'immatriculation.

Tableau A

	Informations (indications fiscales) (en anglais et en grec, telles qu'elles apparaissent sur les documents d'immatriculation)	Informations possibles (traduction anglaise en minuscules)
1	Droit de douane Τελωνειακός Δασμός	Exonération, Droit partiel, Dédouané ΠΛΗΡΗΣ ΑΠΑΛΛΑΓΗ, ΜΕΡΙΚΗ ΑΠΑΛΛΑΓΗ, ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΕ
2	Code de l'exonération de droit Κ.Ε Δασμών (Κωδικός Εξαίρεσης Δασμών)	01.01, 01.18, 01.19, 07.02, 07.03, 07.05, 07.06, 07.07, 11(4)α, 11(4)β, 11(4)γ

Croatie

1. Les véhicules routiers à moteur immatriculés en Croatie sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union dès lors qu'ils sont dotés des plaques d'immatriculation correspondantes.

Les plaques d'immatriculation des véhicules sont faites de métal et munies d'une feuille réfléchissante indiquant la circonscription administrative, et le numéro d'immatriculation du véhicule apparaît en lettres noires sur fond blanc. Les armoiries croates se trouvent entre l'indication de la circonscription administrative et le numéro d'immatriculation du véhicule.

Exceptionnellement, les plaques d'immatriculation des *véhicules qui ne sont pas conformes aux conditions prévues* en matière de dimensions (longueur, largeur ou hauteur), c'est-à-dire dont le poids maximal autorisé excède le poids prescrit, à savoir qui est supérieur au poids par essieu autorisé, portent des lettres et des chiffres de couleur rouge.

Les plaques d'immatriculation des véhicules appartenant à des citoyens étrangers qui sont résidents temporaires ou permanents (véhicules immatriculés à titre temporaire, véhicules appartenant à des bureaux étrangers commerciaux, de transport, culturels ou de représentation, à des bureaux de correspondants étrangers et à des correspondants étrangers permanents) portent des lettres et des chiffres de couleur verte.

2. Les plaques d'immatriculation des *véhicules appartenant à des missions diplomatiques, des bureaux consulaires, des missions de pays étrangers et des agences d'organisations internationales, ainsi qu'à leur personnel* en Croatie sont bleues et portent des lettres et des chiffres de couleur jaune. Elles comportent aussi un code pays numérique du pays dont relève l'agence et la lettre correspondant à l'activité de l'agence, c'est-à-dire le statut de la personne concernée dans l'agence et le numéro d'immatriculation du véhicule.

Danemark

Les véhicules routiers à moteur immatriculés au Danemark sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union si, dans la case inférieure du certificat d'immatriculation, figure la mention suivante: «IKKE TOLDDOKUMENT VED OMREGISTRERING» (traduction: aucun document douanier n'est à produire en cas de changement de propriétaire).

Espagne

1. La plaque d'immatriculation des véhicules routiers à moteur est une combinaison de deux groupes de lettres. Le premier indique le département territorial, par exemple: MA — Malaga, ou M — Madrid; le second est formé par une ou deux lettres et un groupe de chiffres (0000 à 9999) figurant au milieu du groupe des lettres (ex. MA-6555-AT).

Il y a en circulation des véhicules routiers à moteur dont la plaque d'immatriculation appartient à des séries anciennes formées d'une combinaison d'une ou deux lettres et de chiffres (maximum six chiffres) (ex.: M-636.454).

Depuis octobre 2002, les véhicules routiers à moteur ont une plaque d'immatriculation composée de quatre chiffres suivis de trois lettres, sans indication du département territorial (ex.: 4382 BRT).

Les véhicules à moteur immatriculés en Espagne selon les séries ci-dessus sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union.

2. Ne sont pas considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union les véhicules à moteur immatriculés en Espagne dans une des séries spéciales ci-après:
 - «CD», «CC»;
 - une plaque touristique dont l'inscription est une combinaison de deux groupes de chiffres (le premier est compris entre 00 et 99; le second est compris entre 0000 et 9999) et un groupe de lettres (une ou deux selon le cas). Tous les groupes sont séparés par un tiret (ex.: 00-M-0000);
 - une plaque touristique munie d'une bande verticale de couleur rouge d'une longueur de 3 cm sur laquelle figurent en couleur blanche les deux derniers chiffres de l'année concernée (le premier au-dessus du second) et le mois en chiffres romains (en dessous des chiffres arabes) (ex. 00-M-0000 — 86VI). Cette plaque sert à établir la date d'expiration du permis de circulation temporaire.

Estonie

Les véhicules routiers à moteur sont immatriculés en Estonie sur la base de la réglementation applicable. Le numéro d'immatriculation consiste en une combinaison de trois lettres et de trois chiffres. Depuis mai 2004, la partie gauche de la plaque d'immatriculation porte le sigle «EST».

Finlande

Les véhicules routiers à moteur immatriculés en Finlande sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union, sauf s'ils sont immatriculés temporairement pour l'exportation (immatriculation à l'exportation), auquel cas ils portent une plaque d'immatriculation comportant une lettre et, au maximum, quatre chiffres apparaissant en noir sur fond réflectorisé blanc. Ces plaques d'immatriculation indiquent aussi, sur leur bord droit, en caractères blancs sur fond réflectorisé rouge, l'année et le mois d'expiration de l'immatriculation.

Ne sont pas considérés, en outre, comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union, les véhicules à moteur portant:

1. une plaque de circulation comportant une lettre et, au maximum, quatre chiffres apparaissant en rouge sur fond réflectorisé blanc;
2. une plaque d'essai comportant, en noir, la mention «KOE» (= essai) alignée verticalement, ainsi qu'une lettre et, au maximum, trois chiffres apparaissant sur fond réflectorisé jaune.

France

Les véhicules routiers à moteur immatriculés en France sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union sauf s'ils sont immatriculés dans une des séries spéciales ci-après:

- CMD, CD, C, K (statut diplomatique ou similaire);
- TT (séjour temporaire);
- IT (séjour temporaire);
- WW (garagiste).

Grèce

Les véhicules routiers à moteur immatriculés en Grèce sont considérés comme remplissant les conditions prévues aux articles 9 et 10 du traité instituant la Communauté économique européenne en Grèce s'ils sont munis d'une plaque d'immatriculation rectangulaire, de couleur blanche, dont l'inscription est une combinaison de trois lettres et de quatre chiffres (ex: BAK 7876) ou de six chiffres seulement (ex.: 237 568 — ancienne plaque encore en vigueur), et leur document d'immatriculation est le formulaire T-01-19.

Ils ne sont pas considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union lorsqu'ils sont munis d'une plaque, rectangulaire portant:

- a) les lettres CD ou ΔΣ (corps diplomatique) avant le numéro (couleur verte);

- b) les lettres Ξ A (mission étrangère) avant le numéro (couleur jaune);
- c) les lettres EX (admission temporaire) avant le numéro (couleur blanche).

Hongrie

Les véhicules routiers à moteur immatriculés en Hongrie sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union tant qu'ils ne sont pas immatriculés dans une des séries spéciales suivantes:

- V (séjour temporaire);
- E (immatriculation provisoire).

Irlande

Les véhicules routiers à moteur immatriculés en Irlande ne sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union que s'ils sont immatriculés dans une série autre que la série ZZ (système d'immatriculation provisoire dont l'inscription est constituée des lettres ZZ suivies d'un nombre unique à cinq chiffres) et que le document d'immatriculation (Registration card) ne porte pas de mentions spéciales en matière douanière (par exemple, des mentions faisant allusion aux «Revenue Commissioners»). Cette mention est toujours accompagnée du cachet de la douane.

Italie

Les véhicules routiers à moteur immatriculés en Italie sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union sauf:

1. s'ils sont immatriculés dans une des séries spéciales ci-après:
 - E E (Escursionisti Esteri),
 - CD (Corpo diplomatico);
2. si la plaque d'immatriculation porte le mot «PROVA»;
3. si la plaque d'immatriculation porte le sigle «SO» et si, en outre, le document d'immatriculation (libretto di circolazione) porte la mention suivante:

«veicolo soggetto a formalità doganali nel caso di trasferimento di proprietà o di trasferimento di residenza del proprietario dal territorio di Livigno ad altro comune. Produrre documento doganale al p.r.a. di Sondrio».

Lettonie

Les véhicules à moteur immatriculés en Lettonie sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union lorsqu'ils sont munis d'une plaque d'immatriculation rectangulaire blanche dont l'inscription est généralement une combinaison de deux lettres et d'un à quatre chiffres apparaissant en noir (ex.: EP-6037) ou une combinaison composée uniquement de lettres ou de chiffres, et lorsqu'un document d'immatriculation letton a été établi pour le véhicule. Les plaques d'immatriculation portent également, sur leur côté droit, le drapeau national letton ou le drapeau européen bleu avec la couronne à 12 étoiles (depuis le 1^{er} mai 2004) et les deux lettres noires «LV».

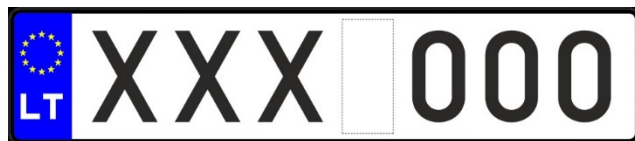
Lituanie

Les véhicules routiers à moteur immatriculés en Lituanie sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union si un certificat d'immatriculation a été délivré et si le véhicule porte une plaque d'immatriculation rectangulaire (dimensions: 520 x 110 mm ou 300 x 150 mm), sur fond blanc réflectorisé, munie d'une marque de sécurité répétitive. Une bande bleue est tracée sur le bord gauche et le contour, les lettres et les chiffres sont de couleur noire. Le symbole de l'UE et une marque distinctive blanche avec l'indication «LT» pour «Lituanie» apparaissent sur la bande bleue située sur le côté gauche de la plaque d'immatriculation. Les inscriptions des plaques d'immatriculation lituaniennes et leurs compositions sont décrites ci-après:

- trois lettres et trois chiffres pour les voitures, deux lettres et trois chiffres pour les remorques et semi-remorques, trois chiffres et deux lettres pour les motos (dimensions: 250 x 150 mm, 185 x 210 mm ou 520 x 110 mm), deux chiffres et trois lettres pour les cyclomoteurs (dimensions: 145 x 120 mm ou 520 x 110 mm) et deux chiffres et deux lettres pour les quadricycles puissants (dimensions: 250 x 150 mm). Voir exemple 1. La lettre «H» et cinq chiffres indiquent un numéro de série pour l'identification historique du véhicule. Ces types de plaques d'immatriculation sont disponibles depuis le 3 avril 2018 (voir exemple 2);
- un à six caractères, dont obligatoirement un numéro, pour une plaque d'immatriculation personnelle (dont l'inscription est réalisée conformément à la demande du demandeur) (voir exemple 3);
- deux lettres (lettre «E» et toute autre lettre de l'alphabet dans l'ordre croissant) et quatre chiffres indiquant un numéro de série pour un véhicule électrique. Ces types de plaques d'immatriculation sont disponibles depuis le 1^{er} juillet 2016 (voir exemple 4);
- la lettre «T» et cinq chiffres pour les taxis. Ces types de plaques d'immatriculation sont disponibles depuis le 3 avril 2018 (voir exemple 5).

Exemple 1

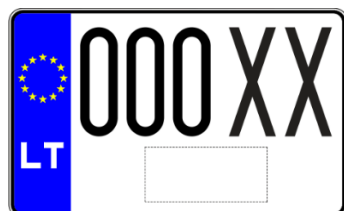
Pour les voitures



Pour les remorques ou semi-remorques



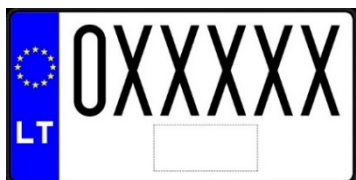
Pour les motos



Exemple 2



Exemple 3



Exemple 4



Exemple 5



Les véhicules routiers à moteur immatriculés en Lituanie ne sont pas considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union s'ils portent des plaques d'immatriculation des types suivants:

- la plaque d'immatriculation rectangulaire **diplomatique** pour les missions étrangères et les organisations internationales.

Cette plaque a un fond vert réfléchissant et est munie d'une marque de sécurité répétitive. Le contour, les lettres et les chiffres sont blancs. Les inscriptions de ces types de plaques d'immatriculation sont composées de six chiffres. Les deux premiers chiffres indiquent le

code de la mission étrangère attribué par le département du protocole du ministère des affaires étrangères conformément à l'ordre d'accréditation de la mission étrangère en Lituanie. Le troisième chiffre indique la catégorie du véhicule (le statut de la personne propriétaire du véhicule). Les trois derniers chiffres indiquent un numéro de série délivré pour les plaques d'immatriculation. Ces types de plaques d'immatriculation sont disponibles depuis le 11 octobre 2004 (voir exemple 6);

- la plaque d'immatriculation rectangulaire **temporaire commerciale**.

Cette plaque a un fond blanc réfléchissant et est munie d'une marque de sécurité répétitive. Une bande bleue est tracée sur le bord gauche, et le contour, les lettres et les chiffres sont rouges. Le symbole de l'UE et une marque distinctive blanche avec l'indication «LT» pour «Lituanie» apparaissent sur la bande bleue située sur le côté gauche de la plaque d'immatriculation. Des plaques d'immatriculation temporaires peuvent être délivrées pour les voitures, les remorques et les motos. Les voitures et les remorques sont désignées par la lettre «P» suivie de cinq chiffres indiquant un numéro de série, tandis que les motos sont désignées par la lettre «P» suivie de quatre chiffres indiquant un numéro de série. Ces plaques sont disponibles depuis le 30 septembre 2004. Depuis le 3 avril 2018, ces types de plaques sont délivrés pour une durée illimitée. Ces plaques d'immatriculation temporaires ne peuvent être utilisées que pour désigner les véhicules auxquels elles sont rattachées, et elles ne peuvent être utilisées sur la voie publique que sur le territoire lituanien (voir exemple 7);

- la plaque d'immatriculation rectangulaire **temporaire (transit)**.

Cette plaque a un fond blanc réfléchissant et est munie d'une marque de sécurité répétitive. Une bande bleue est tracée sur le bord gauche, et le contour, les lettres et les chiffres sont rouges. Le symbole de l'UE et une marque distinctive blanche avec l'indication «LT» pour «Lituanie» apparaissent sur la bande bleue située sur le côté gauche de la plaque d'immatriculation. Ces types de plaques d'immatriculation peuvent être délivrés pour les voitures, les remorques et les motos exportées de Lituanie (voir exemple 8).

Les véhicules à moteur portant les types de plaques d'immatriculation mentionnés ci-dessus peuvent posséder ou non le statut douanier de marchandises de l'Union. Leur statut ne peut être vérifié qu'en consultant les documents d'immatriculation.

Exemple 6

Pour les voitures et les remorques



Format 1 520 x 110 mm



Format 2 300 x 150 mm

Pour les motos



Format 3 250 x 150 mm



Format 5 182 x 210 mm

Pour les cyclomoteurs



Format 4 145 x 120 mm

Exemple 7

Pour les voitures et les remorques



520 x 110 mm



300 x 150 mm

Pour les motos



250 x 110 mm

Exemple 8

Pour les voitures et les remorques



520 x 110 mm



Pour les motos



Luxembourg

Les véhicules routiers à moteur immatriculés au Luxembourg sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union, sauf:

1. si la carte d'immatriculation (carte grise) porte la mention:

«DOUANE — ADMISSION TEMPORAIRE
Droits dus en cas de cession».

Malte

Les véhicules à moteur immatriculés à Malte sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union dès lors qu'ils sont munis de deux plaques d'immatriculation rectangulaires.

L'une doit être fixée à l'avant du véhicule, l'autre à l'arrière; elles sont positionnées de telle sorte que les lettres et les chiffres soient verticaux.

Les plaques d'immatriculation maltaises peuvent prendre la forme de trois combinaisons: numérique, alphabétique ou alphanumérique.

Elles portent également l'emblème de l'UE avec la couronne à 12 étoiles ainsi que la lettre «M» dans la partie inférieure. Elles sont aussi munies d'un hologramme avec le numéro de série de la plaque dans la partie inférieure.

Les véhicules routiers à moteur immatriculés à Malte ne doivent pas être considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union lorsqu'ils portent une immatriculation consistant en une des combinaisons suivantes:

CD* ***	Diplomates
TRIAL RN ***	Importateurs de véhicules à moteur
DDV ***	Membres importants du corps diplomatique
PRO ***	Protocole
DMS ***	Missions diplomatiques
*** **X	Exportation par négociants
TF* ***	Exonération d'imposition
GV* ***	Véhicules du gouvernement
GM **	Véhicules de ministres

Pays-Bas

Les véhicules routiers à moteur immatriculés aux Pays-Bas sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union, sauf si le document d'immatriculation (dénommé «kentekenbewijs») contient les lettres et chiffres suivants:

CD- xx-xx
xx-CD-xx
CDJ-xxx
BN – xx-xx
GN – xx-xx

Pologne

Les véhicules routiers à moteur immatriculés en Pologne sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union:

1. s'ils portent une plaque rectangulaire avec une immatriculation consistant en une combinaison de lettres et de chiffres (jusqu'à sept éléments, dont au moins une lettre) apparaissant en noir sur fond réflectorisé blanc ou jaune (véhicules de collection), en rouge sur fond réflectorisé blanc (pour les véhicules d'essai), en blanc sur fond réflectorisé bleu (pour le statut diplomatique ou assimilé) ou en blanc sur fond noir (pour les anciennes plaques encore valables); et
2. si un document d'immatriculation polonais a été délivré pour le véhicule concerné.

Portugal

1. Les véhicules routiers à moteur immatriculés au Portugal sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union lorsqu'ils sont munis d'une plaque d'immatriculation rectangulaire de couleur blanche, dont l'inscription est une

combinaison de deux lettres et quatre chiffres noirs, séparés en paires par des tirets (ex.: AB-32-46). Le document d'immatriculation est le formulaire «LIVRETE 1227».

2. Cependant, les véhicules routiers à moteur munis d'une plaque, également rectangulaire, de couleur blanche et comportant les lettres CD, CC ou FM appartiennent à divers corps diplomatiques et peuvent, ou non, posséder le statut douanier de marchandises de l'Union. Leur statut ne peut être vérifié qu'en consultant leurs documents de circulation.

Roumanie

En Roumanie, il existe trois types d'immatriculation pour les véhicules routiers: permanente, temporaire et pour le corps diplomatique.

Les véhicules routiers **immatriculés à titre permanent** en Roumanie sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union.

Les plaques d'immatriculation permanente ont la structure suivante: LL NN XXX, LL étant l'indication de la circonscription, composée d'une ou de deux lettres, NN étant la première partie du numéro de série de 01 à 99, et XXX étant la deuxième partie du numéro de série, composée de trois lettres de AAA à ZZZ.

La plaque comporte un dispositif de fixation en aluminium et un fond blanc réfléchissant, les lettres et les chiffres étant en noir et figurant dans le certificat d'immatriculation du véhicule concerné.

Les véhicules routiers ayant une **immatriculation temporaire** ou appartenant au **corps diplomatique** ne sont pas considérés comme des véhicules de l'Union, sauf si ce statut peut être attesté par les documents d'accompagnement.

Les plaques d'immatriculation temporaire des véhicules routiers sont attribuées aux véhicules étrangers et à leurs remorques qui bénéficient d'un régime douanier d'admission temporaire ou aux véhicules destinés à l'exportation.

Les plaques d'immatriculation temporaire ont la structure suivante: LL NNNNNN F, LL étant l'indication de la circonscription, composée d'une ou de deux lettres, NNNNNN étant le numéro de série de 101 à 999 999, et F étant une fraction sur fond rouge contenant le mois et l'année d'expiration de l'immatriculation, chaque donnée étant exprimée par deux lettres.

La plaque comporte un dispositif de fixation en aluminium et un fond blanc réfléchissant, les lettres et les chiffres étant en noir et figurant dans le certificat d'immatriculation du véhicule concerné. Le certificat ne contient aucune mention visant à indiquer si le véhicule est originaire de l'UE ou non.

Les plaques d'immatriculation des véhicules appartenant aux missions diplomatiques, aux bureaux consulaires et à leur personnel, ainsi qu'à d'autres organisations et citoyens étrangers ayant un statut diplomatique et travaillant en Roumanie, ont la structure suivante: l'une des abréviations CD, CO ou TC, et le numéro de série composé de deux séries de trois chiffres.

La plaque possède un fond blanc réfléchissant, les lettres et les chiffres étant en bleu et figurant dans le certificat d'immatriculation du véhicule concerné.

Royaume-Uni (Irlande du Nord uniquement)

Conformément à l'article 13 du protocole sur l'Irlande et l'Irlande du Nord, les véhicules à moteur immatriculés en Irlande du Nord sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union lorsque la plaque d'immatriculation est revêtue des informations suivantes et que les documents ou certificats d'immatriculation ne reprennent pas les mentions «Customs restriction» ou «Customs concession» ou «Warning: Customs duty and tax have not been paid on this vehicle»: sur la plaque d'immatriculation avant du véhicule, les caractères apparaissent en noir sur fond blanc; sur la plaque d'immatriculation arrière du véhicule, les caractères apparaissent en noir sur fond jaune.

— Irlande du Nord

trois lettres et jusqu'à quatre chiffres (ex.: CDZ 1277).

Slovaquie

1. Les véhicules routiers à moteur immatriculés en République slovaque sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union si leur immatriculation relève d'une des séries spéciales ci-dessous:
 - une plaque rectangulaire blanche portant une inscription comprenant deux lettres et cinq caractères (trois chiffres et deux lettres) apparaissant en noir, séparés par des tirets (ex.: BA-858BL). La première paire de lettres indique le département. Le second groupe de caractères, après le tiret, peut être composé de cinq lettres, ou de quatre lettres suivies d'un chiffre, ou de trois lettres suivies de deux chiffres;
 - des véhicules routiers à moteur circulent aussi avec des plaques minéralogiques relevant de séries plus anciennes, formées d'une combinaison de deux ou trois lettres et de quatre chiffres, groupés en paires séparées par des tirets, apparaissant en noir sur fond blanc (ex.: BA 12-23);

- une plaque rectangulaire blanche spéciale, dont l'inscription, de couleur rouge, est constituée de caractères étagés sur deux lignes. La première ligne est composée de deux lettres qui indiquent le département; la seconde ligne est constituée de la lettre «M», éventuellement suivie d'une autre lettre, puis de trois chiffres. Ces plaques sont attribuées aux véhicules neufs, nouvellement acquis ou utilisés pour des essais;
 - une plaque rectangulaire jaune spéciale, dont l'inscription, de couleur noire, est composée de caractères étagés sur deux lignes. La première ligne est composée de deux lettres qui indiquent le département; la seconde ligne est constituée de la lettre «V», éventuellement suivie d'une autre lettre, puis de trois chiffres. Ces plaques sont attribuées aux véhicules destinés à l'exportation. Dans leur coin supérieur droit, un champ est réservé à la date d'expiration;
 - une plaque rectangulaire jaune spéciale, dont l'inscription, de couleur rouge, est composée de caractères étagés sur deux lignes. La première ligne est composée de deux lettres qui indiquent le département; la seconde ligne est constituée de la lettre «H», éventuellement suivie d'une autre lettre, puis de trois chiffres. Ces plaques sont attribuées aux véhicules de collection;
 - une plaque rectangulaire blanche spéciale, dont l'inscription, de couleur bleue, est composée de caractères étagés sur deux lignes. La première ligne est composée de deux lettres qui indiquent le département; la seconde ligne est constituée de la lettre «S», éventuellement suivie d'une autre lettre, puis de trois chiffres. Ces plaques sont attribuées aux véhicules utilisés à des fins sportives;
 - une plaque rectangulaire blanche spéciale, dont l'inscription, de couleur verte, est composée de caractères étagés sur deux lignes. La première ligne est composée de la lettre «C», éventuellement suivie d'une autre lettre; la seconde ligne est constituée de cinq caractères. Ces plaques peuvent être attribuées à des véhicules importés individuellement en République slovaque qui n'ont pas passé le contrôle technique, ou à d'autres véhicules.
2. Toutefois, les véhicules routiers à moteur munis d'une plaque minéralogique rectangulaire bleue portant les lettres «EE» ou «ZZ» suivies de cinq chiffres apparaissant en jaune appartiennent à divers corps diplomatiques ou missions étrangères et peuvent ne pas posséder le statut douanier de marchandises de l'Union. Seule la consultation des documents qui les accompagnent permet de vérifier leur statut.

Slovénie

Les véhicules routiers à moteur immatriculés en Slovénie sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union dès lors qu'ils sont dotés d'une plaque rectangulaire portant un code d'immatriculation (correspondant aux régions) alphanumérique

(trois à six lettres ou une combinaison de lettres et de chiffres) et qu'un document d'immatriculation slovène a été délivré pour le véhicule concerné.

Suède

Les véhicules routiers à moteur immatriculés en Suède sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union sauf s'ils sont immatriculés temporairement pour l'exportation (immatriculation à l'exportation), auquel cas ils portent une plaque d'immatriculation comportant des caractères blancs sur fond rouge. La date d'expiration (année, mois, jour) de l'immatriculation temporaire figure soit à droite, soit à gauche de la plaque. Par ailleurs, un document spécial est délivré au propriétaire, précisant le type de l'immatriculation temporaire.

Les autres véhicules routiers à moteurs immatriculés à titre temporaire sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union.

Tchéquie

1. Les véhicules routiers à moteur immatriculés en Tchéquie sont considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union si leur immatriculation relève d'une des séries spéciales ci-dessous:

- plaque rectangulaire blanche portant une inscription comprenant au minimum entre cinq et sept caractères (dont au moins une lettre et un chiffre) apparaissant en noir (exemple: 1K3 2246). La première lettre correspond au département. **Plaque d'immatriculation «sur demande» composée de cinq, sept ou huit caractères (dont au moins une lettre et un chiffre) sur fond noir ou blanc. Les véhicules de l'armée possèdent des plaques d'immatriculation composées de sept chiffres arabes (sans lettres) sur fond blanc.** Les véhicules à moteur spéciaux, de même que les tracteurs agricoles ou forestiers, possèdent une plaque rectangulaire à fond jaune.

Des véhicules routiers à moteur circulent encore avec des plaques minéralogiques relevant d'une série plus ancienne, formée d'une combinaison de deux ou trois lettres et de quatre chiffres, groupés en paires séparées par des tirets, apparaissant en noir sur fond blanc (exemple: CHA 63-46). Les camions, bus et remorques immatriculés dans une série ancienne possèdent une plaque rectangulaire à fond jaune;

- plaque rectangulaire blanche sur laquelle l'inscription apparaît en noir, comportant un champ rouge dans lequel figure la date d'expiration, utilisée pour les véhicules destinés à l'exportation;
- plaque rectangulaire blanche spéciale dont l'inscription, de couleur noire, est composée des lettres «EL» suivies de trois, quatre ou cinq chiffres (véhicules électriques);**

- **plaque rectangulaire blanche spéciale dont l'inscription, de couleur verte, est composée de deux chiffres arabes, suivis de la lettre «V» et de deux, trois ou quatre chiffres arabes (véhicules de collection);**
 - **plaque rectangulaire blanche spéciale dont l'inscription, de couleur verte, est composée de deux chiffres arabes, suivis de la lettre «R» et de trois ou quatre chiffres arabes (voitures et motos de course);**
 - plaque rectangulaire blanche spéciale utilisée pour l'immatriculation permanente, dont l'inscription, de couleur verte, est composée de cinq à sept caractères, le premier (une lettre) correspondant au département, les autres étant des chiffres arabes;
 - plaque rectangulaire blanche spéciale utilisée pour les véhicules d'essai, dont l'inscription, de couleur verte, est composée de cinq caractères, à savoir la lettre «F» suivie de quatre chiffres arabes.
2. Les véhicules routiers à moteur immatriculés en Tchéquie ne sont pas considérés comme possédant le statut douanier de marchandises de l'Union lorsqu'ils sont munis d'une plaque minéralogique rectangulaire **blanche** portant **trois chiffres arabes suivis des lettres «CD», «XX», «XS» ou «HC» et de deux chiffres arabes apparaissant en bleu** (corps diplomatique ou mission étrangère), sauf si leur statut de l'Union est attesté par les documents qui les accompagnent.


II.8.4. Liste des autorités compétentes pour la ligne maritime régulière

Pour consulter la dernière version de cette liste, veuillez cliquer sur le lien suivant:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_fr

II.8.5. Certificat de non-manipulation des produits de la pêche maritime et des marchandises obtenues à partir de ces produits


Reference to the Fishing Trip:	
Vessel Information	
Vessel name:	Radio Callsign:
Register and Page:	

CERTIFICATE OF NON-MANIPULATION	
<p>The undersigned Customs Authority hereby certifies that the products of sea-fishing and/or goods obtained from the said products have remained under customs supervision throughout their stay and have undergone no handling other than that necessary for their preservation.</p>	
Products of sea-fishing (name and type):	
Gross mass (kg):	
Goods obtained from products of sea-fishing (kind):	
Description of the goods:	
Gross mass (kg):	
Date of arrival of the products/goods:	
Date of departure of the products/goods:	
Means of transport used for reconsignment to the customs territory of the Union:	
<div style="text-align: right; margin-right: 100px;">Address of the Customs Authority:</div> <div style="text-align: right; margin-right: 100px;">Country or territory:</div> <div style="text-align: right; margin-right: 100px;">Date:</div>	
<p>Captain of the Fishing Vessel</p> <div style="border: 1px solid black; height: 60px; width: 100%; margin-top: 10px;"></div> <p style="text-align: center; margin-top: 5px;">Signature and Stamp</p>	<p>Customs Authority</p> <div style="border: 1px solid black; height: 60px; width: 100%; margin-top: 10px;"></div> <p style="text-align: center; margin-top: 5px;">Signature and Stamp</p>
<p><small><i>Certification of non-manipulation for products of sea-fishing and/or goods obtained from said products transhipped and transported through a country or territory that is not part of the customs territory of the Union (Articles 130 and 133 of Commission Delegated Regulation (EU) 2015/2446 of 28 July 2015 and Article 214 of Commission Implementing Regulation (EU) 2015/2447 of 24 November 2015).</i></small></p>	

Avertissement: ce formulaire est un document externe et ne reflète pas nécessairement la position ou l'opinion de la Commission européenne. La Commission n'est pas responsable de l'exactitude et de la mise à jour du formulaire.

II.8.6. Certificat de non-manipulation délivré par Singapour

Original

1. Name & Address of Shipping Agent/ Freight Forwarder		 <p> SINGAPORE CUSTOMS 55 Newton Road #07-01 Revenue House Singapore 307987 Tel : 6355 2000 Fax : 6337 6361 E-mail: customs_cnmcfshq@customs.gov.sg </p> <p style="text-align: center;"> CERTIFICATE OF NON-MANIPULATION </p> <p style="text-align: center;">No.</p>	
2. Details of Consignment			
Item(s) Description		Quantity/ Gross Weight	
Country of Origin of Goods		Outward Bill of Lading No./ Air Waybill No.	
Date of Discharge in Singapore		Date of Departure from Singapore	
Country of Final Destination		Outgoing Vessel/ Vehicle/ Flight No.	
3. Declaration by Shipping Agent/Freight Forwarder			
<p>I/We undertake that</p> <p>a) The goods indicated, when transhipped via Singapore, will not undergo operations beyond the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. ensuring the preservation of goods in good condition for the purpose of transport or storage; ii. facilitating shipment or transportation; and iii. packaging or presenting goods for sale. <p>b) all information provided for above is true and correct.</p> <p>Authorised Signature:</p> <p>Name:</p> <p>Designation:</p> <p>Date: (company stamp)</p>			
4. Certification by Singapore Customs			
<p>We certify that, to the best of our knowledge, the declaration by the shipping agent/ freight forwarder is true and correct.</p> <p>This Certificate is issued without any prejudice or liability whatsoever on our part arising from any circumstances.</p> <p>Authorised Signature:</p> <p>Name:</p> <p>Designation:</p> <p>Date: (stamp)</p>			

SC-A-009 (Ver 3 – 01/17)

Avertissement: ce formulaire est un document externe et ne reflète pas nécessairement la position ou l'opinion de la Commission européenne. La Commission n'est pas responsable de son exactitude ou de sa mise à jour.

PARTIE III — GARANTIES

III.1. Introduction

La partie III du présent manuel traite des garanties applicables aux opérations de transit.

Le point III.1.1 contient l'introduction et énumère la réglementation applicable aux garanties liées au régime de transit.

Le point III.1.2 présente les dispositions générales applicables aux garanties liées au régime de transit.

Le point III.1.3 décrit la garantie isolée.

Le point III.1.4 décrit la garantie globale et la dispense de garantie.

Le point III.1.5 est réservé aux instructions nationales spécifiques.

Le point III.1.6 est réservé à l'usage des administrations douanières.

Le point III.1.7 contient les annexes.

III.1.1. Objectif de la garantie

Les droits de douane et autres taxes applicables aux marchandises sont temporairement suspendus lorsque ces marchandises sont placées sous le régime du transit commun/de l'Union européenne (UE ou Union). Afin d'assurer le paiement des droits et autres taxes résultant de la naissance d'une dette (douanière) au cours d'une opération de transit, le titulaire du régime est tenu de fournir une garantie.

Les bases juridiques sur lesquelles reposent les garanties utilisées dans le transit sont:

- l'article 10 de la convention;
- les articles 9 à 13 et 74 à 80 de l'appendice I de la convention;
- l'annexe I de l'appendice I de la convention;
- les annexes C1 à C7 de l'appendice III de la convention;
- les articles 89 à 98 du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013) (CDU);
- les articles 82 et 85 du règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission du 28 juillet 2015 complétant le règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil au sujet des modalités de certaines dispositions du code des douanes de l'Union (AD);
- les articles 148, 150 à 152 et 154 à 162 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union (AE);
- les annexes 32-01, 32-02, 32-03 et 32-06 de l'AE;
- l'annexe 72-04 de l'AE.

III.1.2. Formes de garantie

*Article 11 et
article 55, point a),
de l'appendice I de
la convention*

*Article 89,
paragraphe 5, et
article 92,
paragraphe 1, du
CDU*

Une garantie peut être fournie sous la forme d'un dépôt en espèces ou par une caution. Elle peut être isolée et couvrir une seule opération de transit, ou globale et couvrir plusieurs opérations. La garantie isolée constituée par une caution peut prendre la forme de titres émis par la caution au profit des titulaires de régimes et la forme d'un engagement de la caution. L'utilisation de la garantie globale constitue une simplification par rapport aux règles normales et est donc soumise à autorisation.

III.1.3. Dispense de garantie

*Article 13
de l'appendice I
de la convention*

*Article 89,
paragraphe 7, 8 et
9, du CDU*

*Article 24,
paragraphe 2, du
TDA*

À titre d'exception, il n'y a pas lieu de fournir de garantie dans les cas suivants:

— dispense de garantie prévue par la réglementation:

- pour les marchandises transportées sur le Rhin, les voies rhénanes, le Danube ou les voies danubiennes,
- pour les marchandises transportées par l'intermédiaire d'une installation de transport fixe,
- pour les marchandises placées sous le régime du transit commun/de l'Union en recourant à la simplification DET (document électronique de transport) pour le transport aérien et maritime (ce dernier ne concerne que le régime du transit de l'Union),
- dans l'Union — lorsque le montant des droits à l'importation n'excède pas le seuil de valeur statistique fixé pour les déclarations conformément à l'article 3, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 471/2009 concernant les statistiques communautaires relatives au commerce extérieur avec les pays tiers (JO L 152 du 16.6.2009, p. 23),
- dans l'Union — lorsqu'il s'agit d'États, collectivités territoriales, autorités régionales et locales et autres organismes de droit public, pour les activités ou opérations qu'ils accomplissent en tant qu'autorités publiques.

La liste figurant à l'annexe III.7.2 définit les voies rhénanes. Les informations ont été fournies par les administrations douanières des pays concernés;

- dispense de garantie accordée par décision nationale, applicable uniquement au régime de transit commun:

Article 10, paragraphe 2, point a), de la convention

- lorsque les parties contractantes conviennent entre elles, sur la base d'un accord bilatéral ou multilatéral, de renoncer à la garantie dans le cadre des opérations de transit commun impliquant uniquement leurs territoires,

Article 10, paragraphe 2, point b), de la convention

- lorsqu'une des parties contractantes décide de renoncer à la garantie pour la partie d'une opération de transit commun se déroulant entre le bureau de douane de départ et le premier bureau de douane de passage.

III.1.4. Validité géographique

Article 10, paragraphe 1, de la convention

En règle générale, la garantie ne doit être valable que dans les parties contractantes concernées par l'opération de transit commun/de l'Union. À titre d'exception, les garanties isolées constituées par dépôt en espèces ou au moyen de titres sont valables dans toutes les parties contractantes.

Article 19, paragraphe 2, et article 21, paragraphe 2, de l'appendice I de la convention

Lorsqu'une garantie n'est valable que pour les parties contractantes concernées par l'opération, il est possible de restreindre sa validité géographique. La caution peut supprimer le nom de certaines parties contractantes ou de l'Andorre ou de Saint-Marin sur l'engagement de la caution. En conséquence, la garantie est valable dans toutes les parties contractantes et tous les États qui n'ont pas été barrés. Toutefois, une garantie ne couvre pas les opérations de transit commun en provenance et à destination de l'Andorre et de Saint-Marin dans la mesure où la convention ne s'applique pas à ces pays.

Aux fins du régime du transit de l'Union, une garantie est valable dans tous les États membres ainsi qu'en Andorre et à Saint-Marin. Sous réserve que l'UE, l'Andorre ou Saint-Marin n'aient pas été barrées sur l'engagement de la caution et que le titulaire du régime respecte les conditions d'utilisation de la garantie, ce dernier est autorisé à fournir une garantie acceptée par les autorités compétentes d'une partie contractante autre que l'Union pour des opérations de transit de l'UE se déroulant au sein de l'Union ou entre l'Union et un de ces États.

III.1.5. Tableau des garanties

	Garantie isolée			Garantie globale
	Dépôt en espèces	Engagement de caution	Titre	
Couverture	Une seule opération	Une seule opération	Une seule opération	Plusieurs opérations
Validité géographique	Aucune restriction	Restriction possible	Aucune restriction	Restriction possible
Montant de la garantie exigé	100 % de la dette (douanière)	100 % de la dette (douanière)	100 % de la dette (douanière)	100 % 50 % 30 % 0 % du montant de référence.
Durée de validité des certificats	s.o.	s.o.	Un an maximum après la date d'émission	Deux ans (prorogation d'un an ou de deux ans possible)
Preuve de constitution de la garantie	Dépôt en espèces par le titulaire du régime	Engagement de caution (le modèle figure dans l'annexe C1 de l'appendice III de la convention/annexe 32-01 de l'AE)	Engagement de caution (le modèle figure dans l'annexe C2 de l'appendice III de la convention/	Engagement de caution (le modèle figure dans l'annexe C4 de l'appendice III de la convention/annexe 3 2-03 de l'AE)

	Garantie isolée			Garantie globale
	Dépôt en espèces	Engagement de caution	Titre	
			annexe 32-02 de l'AE)	

III.2. Dispositions générales

III.2.1. Nécessité d'une garantie

III.2.1.1. Introduction

Article 10, paragraphe 1, de l'appendice I de la convention

La constitution d'une garantie suffisante pour assurer le paiement de toute dette (douanière) susceptible de naître à l'égard des marchandises est une condition obligatoire pour le transport de marchandises sous couvert du régime de transit commun/de l'Union.

Article 89, paragraphe 2, du CDU

Le paiement des sommes en jeu est assuré dès lors que le montant de la garantie est calculé conformément aux dispositions applicables à la garantie utilisée.

III.2.1.2. Défauts de garantie

Article 30 de l'appendice I de la convention

Lorsqu'aucune donnée sur la garantie ne figure sur la déclaration de transit ou, en cas de plan de continuité des opérations, que l'acte de cautionnement obligatoire n'est pas présenté au bureau de douane de départ, la déclaration ne doit pas être acceptée.

Article 89, paragraphe 2, article 94, paragraphe 3, et article 95 du CDU

Lorsque la garantie se révèle insuffisante, le bureau de douane de départ ne doit pas donner la mainlevée des marchandises tant qu'un complément n'est pas apporté pour couvrir l'intégralité du montant de la dette (douanière) susceptible de naître.

Le bureau de douane de départ doit également refuser la mainlevée des marchandises lorsque, en cas de plan de continuité des opérations, les documents présentés montrent que la garantie n'a pas été constituée au profit du titulaire du régime dans l'opération de transit concernée.

III.2.2. Calcul du montant de la garantie

III.2.2.1. Introduction

*Article 10,
paragraphe 1, de
l'appendice I de la
convention*

Le montant de la garantie doit être calculé de manière à couvrir l'intégralité du montant de la dette (douanière) susceptible de naître.

*Article 89,
paragraphe 2, du
CDU*

III.2.2.2. Calcul

*Articles 18 et 74 de
l'appendice I de la
convention*

En règle générale, la garantie est calculée sur la base des taux les plus élevés afférents aux marchandises en cause dans le pays de départ. Le calcul doit tenir compte de tous les droits de douane et autres taxes, notamment les droits d'accise et la taxe sur la valeur ajoutée généralement applicables aux marchandises importées. En ce qui concerne les droits de douane, les taux les plus élevés sont les taux conventionnels. Les privilèges subordonnés à la présentation d'éléments de preuve lors de la mise en libre pratique, par exemple le bénéfice d'un taux préférentiel ou d'un contingent, ne sont pas pris en considération.

*Articles 148 et 155
de l'AE*

Le calcul doit reposer sur les droits de douane qui seraient applicables à l'importation de marchandises du même type dans le pays de départ en cas de mise en libre pratique des marchandises. Les marchandises en libre pratique dans une partie contractante doivent être traitées comme des marchandises importées d'un pays tiers.

Il en va de même des marchandises de l'Union placées sous le régime du transit de l'Union lorsque la destination est un pays de transit commun. Elles sont alors présumées être non Union aux fins du calcul du montant de la garantie afin de garantir le paiement éventuel d'une dette (douanière) qui naîtrait dans une partie contractante autre que l'Union.

*Article 74,
paragraphe 2, de
l'appendice I de la
convention*

Les marchandises concernées sont classées sur la base du tarif douanier, mais si leur classement n'est pas possible ou approprié, le montant de la garantie peut être estimé. Cette estimation doit tenir compte du fait que la garantie doit couvrir l'intégralité du montant de la dette (douanière) susceptible de naître. Dans les cas exceptionnels où une telle estimation n'est pas possible, le montant de la garantie est présumé s'élever à 10 000 euros. L'idée de base s'applique tant à la garantie globale qu'à la garantie isolée.

*Article 155,
paragraphe 3, de
l'AE*

III.2.3. Caution

III.2.3.1. Introduction

*Article 12 de
l'appendice I de la
convention*

La caution doit être une tierce personne morale ou physique, distincte du titulaire du régime.

Article 94 du CDU

III.2.3.2. Établissement et agrément

La caution doit être établie dans la partie contractante où la garantie est constituée et agréée par les autorités douanières exigeant la garantie.

Cette caution est agréée conformément aux dispositions en vigueur dans le pays concerné. La relation juridique entre la caution et les autorités douanières est donc régie par la réglementation nationale dans le cadre général des règles relatives au régime de transit.

Dans l'Union, la caution n'a pas besoin d'être agréée par les autorités douanières sauf s'il s'agit d'un établissement de crédit, d'une institution financière ou d'une compagnie d'assurance accrédité dans l'Union conformément aux dispositions en vigueur.

Les autorités douanières peuvent refuser d'agréer une caution qui ne leur semble pas assurer d'une manière certaine le paiement du montant de la dette (douanière) dans les délais prescrits.

Une caution doit faire élection de domicile dans tout pays dans lequel la garantie est valide; si la législation d'un pays ne prévoit pas cette possibilité, elle doit désigner un mandataire. L'élection de domicile confère à la caution un siège d'activité, enregistré conformément à la réglementation du pays concerné, auprès duquel les autorités compétentes peuvent accomplir toutes les formalités et procédures relatives à la caution par écrit sous une forme légalement contraignante. Le mandataire doit être une personne physique ou morale désignée par la caution.

Cette procédure permet de vérifier la bonne réception des communications écrites et des actes judiciaires adressés à une caution dans tout pays dans lequel une dette (douanière) est susceptible de naître en relation avec des marchandises placées sous le régime du transit.

OPÉRATEUR

- 1) La caution doit s'engager par écrit à payer le montant de la dette (douanière).
- 2) La caution s'engage à ne pas changer ses élections de domicile sans soumettre au bureau de douane de garantie l'annexe à l'engagement comportant les nouvelles élections de domicile.

III.2.3.3. Responsabilité

*Article 117 de
l'appendice I
de la
convention*

La responsabilité de la caution repose sur l'acceptation de son engagement par le bureau de douane de garantie. Elle prend effet à partir de la date à laquelle le bureau de douane de départ place les marchandises couvertes par la garantie sous le régime du transit.

*Article 94 du
CDU*

*Article 85 de
l'AD*

La responsabilité de la caution est limitée au montant maximal figurant dans l'engagement de la caution. Il n'est pas possible de lui réclamer un montant supérieur.

Lorsque le régime du transit commun/de l'Union n'est pas apuré, les autorités douanières du pays de départ sont tenues de notifier à la caution le non-apurement du régime, dans un délai de neuf mois à compter de la date à laquelle les marchandises ont été présentées au bureau de douane de destination.

Si le régime n'est toujours pas apuré après le délai de neuf mois, les autorités douanières du pays de départ sont tenues de notifier à la caution qu'elle est ou pourrait être redevable de la dette (douanière), dans un délai de trois ans à compter de la date d'acceptation de la déclaration de transit. La notification mentionne le numéro de référence maître (MRN) et la date de la déclaration de transit, le nom du bureau de douane de départ, le nom du titulaire du régime et le montant concerné.

La caution sera libérée de ses engagements si l'une ou l'autre de ces notifications n'a pas été effectuée dans les délais prévus. Lorsque l'une ou l'autre de ces notifications a été envoyée, la caution doit être informée du recouvrement de la dette ou de l'apurement du régime.

III.2.3.4. Révocation de l'agrément de la caution ou de l'engagement et résiliation de l'engagement

Article 23 de l'appendice I de la convention

Article 93 du CDU

Article 82 de l'AD

Le bureau de douane de garantie peut révoquer à tout moment l'agrément de la caution ou son engagement. Dans ce cas, il est tenu de le notifier à la caution et au titulaire du régime. La révocation prendra effet le 16^e jour suivant la date à laquelle la caution a reçu ou est réputée avoir reçu la décision relative à la révocation.

À condition que les autorités douanières n'aient pas exigé que le mode de garantie choisi soit maintenu pendant une période déterminée, la caution peut résilier son engagement à tout moment. Dans ce cas, elle doit le notifier au bureau de douane de garantie.

La résiliation de l'engagement de la caution ne concernera pas les marchandises qui, au moment où la résiliation prend effet, ont déjà été placées et se trouvent encore sous un régime de transit commun/de l'Union en vertu de l'engagement résilié.

La résiliation de son engagement par la caution doit prendre effet le 16^e jour suivant la date à laquelle la résiliation est notifiée par la caution au bureau de douane de garantie.

Lorsque l'engagement de la caution est révoqué ou résilié, le bureau de douane de garantie est tenu de conserver l'engagement de la caution pendant au moins neuf mois, sauf si la dette (douanière) est éteinte ou prescrite ou si la caution a été informée du recouvrement de la dette (douanière) ou de l'apurement du régime.

Si la caution a été informée qu'un régime de transit n'a pas été apuré, le bureau de douane de garantie est tenu de conserver l'engagement sur la base des informations reçues jusqu'à la fin du recouvrement ou de l'apurement ou, s'il y a lieu, jusqu'à ce que la caution soit libérée de ses obligations.

Les autorités douanières du pays dont relève le bureau de douane de garantie doivent introduire dans le système informatique les informations concernant la révocation ou la résiliation de toute garantie, ainsi que la date de prise d'effet de ladite révocation ou résiliation.

III.3. Garantie isolée

III.3.1. Dépôt en espèces

III.3.1.1. Introduction

*Article 19 de
l'appendice I de la
convention*

Une garantie sous la forme d'un dépôt en espèces peut être constituée au bureau de douane de départ conformément aux dispositions en vigueur dans le pays de départ; elle est remboursée lorsque le régime est apuré.

*Article 92,
paragraphe 1,
point a), du CDU*

Article 150 de l'AE

III.3.1.2. Remboursement

En règle générale, le bureau de douane de départ est responsable du remboursement. Il avertit le titulaire du régime de ce remboursement au moment du dépôt des espèces ou de tout autre moyen de paiement assimilé et s'enquiert du moyen de remboursement qu'il préfère. Si le titulaire du régime opte pour un virement, le bureau de douane de départ note les références de son compte bancaire et l'informe que les frais du transfert seront à sa charge.

La constitution d'une garantie par dépôt en espèces n'ouvre pas droit à paiement d'intérêts par les autorités douanières.

III.3.2. Garantie isolée constituée sous la forme d'un engagement de caution

*Article 20 de
l'appendice I de la
convention*

Les engagements de caution aux fins de la constitution d'une garantie isolée sont déposés au bureau de douane de garantie et approuvés. Ils doivent être enregistrés dans le système de gestion de garantie (GMS) par ce bureau. Le GMS est relié au nouveau système de transit informatisé (NSTI).

Article 92 du CDU

*Articles 152 et 154
de l'AE*

Pour chaque engagement, le bureau de douane de garantie est tenu de communiquer au titulaire du régime les informations suivantes:

- un numéro de référence de la garantie (NRG);
- un code d'accès associé au NRG.

Il est interdit au titulaire du régime de modifier ce code d'accès.

Lorsqu'une déclaration en douane est déposée, elle doit contenir le NRG et le code d'accès correspondant. Le bureau de douane de

départ est tenu de vérifier l'existence et la validité de la garantie dans le système.

En cas de plan de continuité des opérations, l'engagement de la caution doit être présenté au bureau de douane de départ. Si le bureau de douane de garantie n'est pas le bureau de douane de départ, il conserve une copie de l'engagement de la caution; le bureau de douane de départ doit alors l'informer du renvoi de l'original de l'engagement au titulaire du régime.

Le modèle de l'engagement figure à l'annexe C1 de l'appendice III de la convention/annexe 32-01 de l'AE. Cependant, lorsque les dispositions législatives, réglementaires et administratives nationales le requièrent, ou en vertu des usages, chaque pays peut autoriser l'engagement d'une caution sous une autre forme, pour autant qu'il entraîne des effets juridiques identiques à ceux du modèle de l'engagement figurant à l'annexe C1 ou à l'annexe 32-01.

III.3.3. Garantie isolée par titres (TC 32)

III.3.3.1. Responsabilité et agrément

*Article 21 de
l'appendice I de la
convention*

*Articles 160 et 161
de l'AE*

Les engagements de caution aux fins de la constitution d'une garantie isolée par titres (TC 32) sont déposés au bureau de douane de garantie et approuvés. Ils sont conservés par ce bureau de douane pendant leur durée de validité. En outre, les engagements et les titres doivent être enregistrés dans le GMS par ce bureau de douane.

L'engagement ne contient pas de montant maximal des obligations. Le bureau de douane de garantie s'assure que la caution dispose de ressources financières suffisantes pour acquitter toute dette (douanière) susceptible de naître. En particulier, dans son agrément, il peut envisager de limiter le nombre de titres émis par une caution donnée.

Le modèle de l'engagement figure à l'annexe C2 de l'appendice III de la convention/annexe 32-02 de l'AE. Cependant, lorsque les dispositions législatives, réglementaires et administratives nationales le requièrent, ou en vertu des usages, chaque pays peut autoriser l'engagement d'une caution sous une autre forme, pour autant qu'il entraîne des effets juridiques identiques à ceux du modèle de l'engagement figurant à l'annexe C2 ou à l'annexe 32-02.

III.3.3.2. Notification

Chaque pays doit communiquer à la Commission européenne le nom et l'adresse des cautions autorisées à émettre une garantie isolée par titres.

La liste des cautions agréées figure dans l'annexe III.7.1.

En cas de révocation d'une autorisation, le pays dont relève le bureau de douane de garantie doit en informer immédiatement la Commission et lui communiquer la date d'effet de la décision.

La Commission en informera les autres pays.

III.3.3.3. Titre (TC 32)

Les titres sont établis par une caution et émis au profit des personnes ayant l'intention d'être les titulaires de régimes. La caution peut joindre une souche au titre et, s'il y a lieu, un reçu.

L'absence de signature du titulaire du régime sur le titre n'affecte pas sa validité et la signature de la caution sur le titre ne doit pas nécessairement être manuscrite.

Chaque titre porte sur un montant de 10 000 euros, dont la caution est financièrement responsable. La période de validité des titres est d'un an à partir de leur date d'émission.

Chaque titre doit être enregistré dans le GMS et pour chaque titre, le bureau de douane de garantie doit communiquer au titulaire du régime les informations suivantes:

- le NRG;
- un code d'accès associé au NRG.

Il est interdit au titulaire du régime de modifier ce code d'accès.

Lorsqu'une déclaration en douane est déposée, elle doit contenir le NRG et le code d'accès pour chaque titre. Le bureau de douane de départ est tenu de vérifier l'existence et la validité de la garantie dans le système.

Le déclarant dépose au bureau de douane de départ un nombre de titres correspondant au montant de 10 000 euros nécessaire pour couvrir le montant de la dette (douanière) susceptible de naître [par exemple, si le montant de la dette (douanière) est de 8 000 euros, un titre est suffisant, mais s'il est de 33 000 euros, quatre titres sont nécessaires].

En cas de plan de continuité des opérations, le ou les titre(s) doi(ven)t être présenté(s) au bureau de douane de départ et conservé(s) par celui-ci.

Le modèle du titre figure à l'annexe C3 de l'appendice III de la convention/annexe 32-06 de l'AE.

OPÉRATEUR

La caution indique sur le titre TC 32 la date jusqu'à laquelle le titre reste valable. La durée de validité du titre ne peut excéder un an au-delà de la date d'émission.

III.4. Garantie globale et dispense de garantie

III.4.1. Dispositions générales

III.4.1.1. Introduction

*Article 55, point a),
de l'appendice I de
la convention*

*Article 89,
paragraphe 5, et
article 95 du CDU*

Article 84 de l'AD

L'utilisation d'une garantie globale ou d'une garantie globale d'un montant réduit, y compris une dispense de garantie, est une mesure de simplification accordée sur la base d'une autorisation. Elle exige de l'opérateur candidat qu'il dépose une demande et de l'autorité compétente qu'elle accorde une autorisation.

III.4.1.2. Conditions générales

Le demandeur doit satisfaire aux conditions fixées aux articles 57 et 75 de l'appendice I de la convention/à l'article 95 du CDU et à l'article 84 de l'AD (pour de plus amples informations, voir points VI.2.1 et VI.3.1).

III.4.1.3. Calcul du montant de référence

*Article 74 de
l'appendice I de la
convention*

Article 155 de l'AE

L'utilisation de la garantie globale ou d'une garantie globale d'un montant réduit, y compris la dispense de garantie, est accordée dans la limite d'un montant de référence. Afin de protéger les intérêts financiers des parties contractantes et de tenir compte des besoins du titulaire du régime, ce montant est calculé avec le plus grand soin.

Le montant de référence doit correspondre au montant de la dette (douanière) qui est susceptible de devenir exigible à l'occasion de chaque opération de transit commun/de l'Union à l'égard de laquelle la garantie a été constituée, au cours de la période comprise entre le placement des marchandises sous le régime de transit commun/de l'Union et le moment où ce régime est apuré. Cette période doit être représentative des opérations de transit effectuées par le titulaire du régime. Le calcul du montant de référence doit également tenir compte du transport des marchandises pendant les périodes de pointe ou des marchandises que l'opérateur ne déclare pas régulièrement sous le régime du transit, afin de couvrir tous les cas de figure possibles.

Aux fins de ce calcul, il est impérativement tenu compte des taux les plus élevés de la dette (douanière) applicables aux marchandises du même type dans le pays du bureau de douane de garantie.

Le bureau de douane de garantie doit fixer le montant de référence en coopération avec le titulaire du régime sur la base des données relatives aux marchandises placées sous le régime de transit commun/de l'Union au cours des 12 mois précédents et de l'estimation du volume des opérations prévues à l'avenir. En accord avec le demandeur, le bureau de douane de garantie peut estimer le montant de référence en arrondissant les sommes afin de couvrir le montant requis. Lorsque ces informations ne sont pas disponibles, ce montant doit être fixé à 10 000 euros pour chaque opération de transit.

Le bureau de douane de garantie doit réviser le montant de référence de sa propre initiative ou à la suite d'une demande du titulaire du régime et l'ajuster si nécessaire.

III.4.1.4. Montant de la garantie

Le montant de référence de la garantie globale doit être équivalent au montant maximal figurant dans l'acte de cautionnement que le demandeur présente au bureau de douane de garantie pour acceptation.

III.4.1.5. Certificat de garantie

Article 79 de l'appendice I de la convention de Les autorités compétentes sont tenues de remettre un certificat au titulaire du régime (certificat de garantie globale TC 31 et certificat de dispense de garantie TC 33). Afin d'éviter toute utilisation abusive des certificats et de la garantie, elles ne doivent délivrer d'exemplaires supplémentaires que lorsque cela se justifie et dans les quantités dont le titulaire du régime a besoin (par exemple, lorsque celui-ci présente régulièrement des déclarations de transit dans plusieurs bureaux de douane).

Annexe 72-04 de l'AE

Un certificat de garantie globale et un certificat de dispense de garantie sont présentés uniquement dans le cas d'un plan de continuité des opérations.

Les modèles de certificats figurent aux annexes C5 et C6 de l'appendice III de la convention/aux chapitres VI et VII de l'annexe 72-04 de l'AE.

Les certificats sont valables pour une durée de deux ans, mais cette durée peut être prorogée pour deux années supplémentaires (point 19.3 de l'annexe 72-04 de l'AE).

III.4.1.6. Obligations du titulaire du régime et examen du montant de référence

*Article 74,
paragraphe 5 et 6,
de l'appendice I de
la convention*

Le titulaire du régime doit veiller à ce que le montant qui est déjà exigible ou susceptible de l'être n'excède pas le montant de référence.

*Articles 156 et 157
de l'AE*

Le contrôle du montant de référence est assuré par les systèmes (GMS et NSTI) pour chaque opération de transit commun/de l'Union au moment du placement des marchandises sous le régime de transit commun/de l'Union.

En cas de plan de continuité des opérations, les autorités compétentes sont tenues de préciser les modalités de contrôle dans l'autorisation. Elles peuvent examiner les propositions formulées en la matière par le titulaire du régime. En tout état de cause, la méthode de contrôle doit permettre au titulaire du régime de déterminer si le montant de référence sera dépassé à la suite de l'opération de transit à venir.

À cet égard, les autorités compétentes peuvent exiger expressément que le titulaire du régime garde une trace de chaque déclaration de transit qu'il a présentée dans le plan de continuité des opérations, ainsi que du montant des droits de douane et autres taxes calculé ou estimé. En particulier, le titulaire du régime peut contrôler le respect du montant de référence en déduisant de celui-ci le montant engagé pour chaque opération de transit au moment du placement des marchandises sous le régime du transit. Par la suite, il recréde le montant de référence de ce montant lorsqu'il est informé de la fin de l'opération de transit. Le titulaire du régime peut supposer que l'opération s'est terminée à la date à laquelle les marchandises doivent être présentées au bureau de douane de destination. Il est tenu de modifier ses comptes a posteriori s'il est informé que la procédure

n'a pas été apurée ou s'est terminée à l'issue du délai fixé par le bureau de douane de départ.

Lorsque le titulaire du régime constate que le montant de référence pourrait être dépassé, il doit prendre les mesures qui s'imposent en relation avec l'autorisation et, si nécessaire, en prévision de futures opérations de transit.

Si le titulaire du régime n'informe pas le bureau de douane de garantie que le montant de référence a été dépassé dans le plan de continuité des opérations, l'autorisation peut être révoquée.

III.4.1.7. Recours à la garantie globale

Article 76 de l'appendice I de la convention Les engagements de caution aux fins de la constitution d'une garantie globale sont déposés au bureau de douane de garantie et approuvés. Ils doivent être enregistrés dans le GMS par ce bureau.

Article 154 de l'AE Pour chaque engagement, le bureau de douane de garantie est tenu de communiquer au titulaire du régime les informations suivantes:

- le NRG;
- un code d'accès associé au NRG.

Sur demande du titulaire du régime, le bureau de douane de garantie doit attribuer à ladite garantie un ou plusieurs codes d'accès supplémentaires à l'usage de ce titulaire ou de ses représentants.

Lorsqu'une déclaration en douane est déposée, elle doit contenir le NRG et le code d'accès correspondant. Le bureau de douane de départ doit vérifier l'existence et la validité de la garantie dans le système.

En cas de plan de continuité des opérations, un certificat de garantie globale ou un certificat de dispense de garantie doit être présenté (pour de plus amples informations, voir point III.4.1.5).

Le modèle d'engagement de la caution figure à l'annexe C4 de l'appendice III de la convention/annexe 32-03 de l'AE. Cependant, lorsque les dispositions législatives, réglementaires et administratives nationales le requièrent, ou en vertu des usages, chaque pays peut autoriser l'engagement d'une caution sous une autre forme, pour autant qu'il entraîne des effets juridiques identiques à ceux du modèle de l'engagement figurant à l'annexe C4 ou à l'annexe 32-03.

III.4.1.8. Interdiction temporaire du recours à la garantie globale

Article 77 de l'appendice I de la convention Le recours à la garantie globale ou à la garantie globale d'un montant réduit, y compris à une dispense de garantie, peut être interdit temporairement, dans les cas suivants:

- Annexe I de l'appendice I de la convention*
- dans des circonstances particulières;
 - pour des marchandises qui ont fait l'objet de fraudes avérées à grande échelle impliquant le recours à la garantie.

Article 96 du CDU En ce qui concerne le régime de transit de l'Union, la décision relative à l'interdiction est prise par la Commission européenne, et concernant le régime de transit commun, par la commission mixte UE-Pays de transit commun.

Les **circonstances particulières** mentionnées ci-dessus se réfèrent à une situation dans laquelle il est établi que la garantie globale ou la garantie globale d'un montant réduit, y compris une dispense de garantie, n'est plus à même d'assurer le paiement dans le délai prévu des dettes (douanières) nées à la suite de la soustraction au régime de transit commun/de l'Union de certaines marchandises. Dans un nombre significatif de cas, ces situations ont impliqué plusieurs titulaires de régimes et mis en péril le bon fonctionnement du régime.

Les **fraudes à grande échelle** mentionnées ci-dessus se réfèrent à une situation dans laquelle il est établi que la garantie globale ou la garantie globale d'un montant réduit, y compris une dispense de garantie, n'est plus à même d'assurer le paiement dans le délai prévu des dettes (douanières) nées à la suite de la soustraction au régime de transit commun/de l'Union de certaines marchandises. Lorsqu'une telle situation se présente, il convient de tenir compte de l'ampleur de ces soustractions et des conditions dans lesquelles elles sont effectuées, notamment lorsqu'elles résultent des activités d'une criminalité organisée au plan international.

III.4.1.8.1. Garantie isolée à usage multiple — pays de transit commun uniquement

Annexe I de l'appendice I de la convention En cas d'interdiction temporaire de recours à la garantie globale (y compris réduction et dispense), les titulaires d'une autorisation de garantie globale peuvent, à leur demande, bénéficier d'une garantie isolée à usage multiple pour autant que les conditions ci-après soient remplies.

Annexe A2 de l'appendice III de la convention

- La garantie isolée doit se présenter sous la forme d'un acte de cautionnement spécifique qui ne couvre que les types de marchandises visés dans la décision d'interdiction.
- La garantie isolée ne peut être utilisée qu'auprès du bureau de douane de départ identifié dans l'acte de cautionnement.
- La garantie isolée peut être utilisée pour couvrir plusieurs opérations, simultanées ou successives, pour autant que le total des montants en jeu pour les opérations engagées et pour lesquelles le régime n'est pas apuré ne dépasse pas le montant de référence de la garantie isolée. Dans ce cas, le bureau de douane de garantie attribue pour une garantie un code d'accès initial au titulaire du régime. Celui-ci peut attribuer à cette garantie un ou plusieurs codes d'accès pouvant être utilisés par lui-même ou ses représentants.
- Chaque fois que le régime est apuré pour une opération de transit commun couverte par cette garantie isolée, le montant correspondant à l'opération en cause doit être libéré et peut être réutilisé pour couvrir une autre opération, dans la limite du montant de la garantie.

La garantie isolée à usage multiple est applicable uniquement aux opérations de transit commun qui ont commencé dans des pays de transit commun au bureau de douane de départ ou chez des expéditeurs agréés. Elle ne peut pas être utilisée pour les opérations de transit de l'Union qui ont commencé dans l'UE.

Le code «9» doit être indiqué dans une déclaration de transit comme code de garantie. Ce code n'existe pas dans la législation de l'UE.

III.4.1.8.2. Dérogation à la décision d'interdiction temporaire de recourir à la garantie globale ou à la garantie globale d'un montant réduit (y compris la dispense)

En dépit de la décision sur l'interdiction temporaire de recourir à la garantie globale ou à la garantie globale d'un montant réduit (y compris la dispense de garantie), le recours à la garantie globale peut être néanmoins autorisé si le titulaire du régime satisfait aux critères suivants:

- s'il démontre qu'aucune dette (douanière) n'est née pour les types de marchandises en cause dans le cadre des opérations de transit commun/de l'Union qu'il a engagées au cours des deux années précédant la décision d'interdiction; ou, si des dettes (douanières) sont nées pendant cette période, s'il démontre

qu'elles ont été intégralement acquittées dans le délai prévu par le(s) débiteur(s) ou par la caution;

- s'il démontre qu'il exerce un niveau élevé de contrôle sur ses opérations et les mouvements de marchandises en utilisant un système de gestion des écritures commerciales et des documents relatifs au transport, qui permet d'exercer les contrôles douaniers nécessaires;
- si sa solvabilité financière est considérée comme prouvée dès lors qu'il présente une situation financière satisfaisante lui permettant de s'acquitter de ses engagements, en tenant dûment compte des caractéristiques du type de l'activité économique concernée.

Ces utilisations exceptionnelles de la garantie globale s'appliquent aussi bien aux opérations de transit commun qu'aux opérations de transit de l'Union.

En cas de plan de continuité des opérations, la case 8 du certificat de garantie TC 31 doit comporter la mention: «UTILISATION NON LIMITÉE — 99 209». Toutes les versions linguistiques de cette mention sont contenues dans l'annexe B6 de l'appendice III de la convention/l'appendice D1 de l'annexe 9 du règlement délégué (UE) 2016/341 de la Commission du 17 décembre 2015 complétant le règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les règles transitoires pour certaines dispositions du code des douanes de l'Union lorsque les systèmes informatiques concernés ne sont pas encore opérationnels et modifiant le règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission (JO L 69 du 15.3.2016, p. 1) (TDA).

III.4.1.9. Révocation et annulation de l'autorisation

*Article 80 de
l'appendice I de la
convention*

*Articles 27 et 28 du
CDU*

En cas de révocation ou d'annulation de l'autorisation, les certificats préalablement émis ne peuvent être utilisés pour placer des marchandises sous le régime de transit commun/de l'Union et doivent être renvoyés sans délai par le titulaire du régime au bureau de garantie.

Le pays dont relève le bureau de garantie doit indiquer à la Commission le moyen par lequel peuvent être identifiés les certificats qui restent valides, mais qui n'ont pas encore été renvoyés.

La Commission en informera les autres pays.

Pour de plus amples informations, voir partie VI.2.3.

III.4.2. Réduction du montant de la garantie et dispense de garantie

III.4.2.1. Introduction

Le montant maximal de la garantie qui, en principe, correspond au montant de référence, peut être réduit lorsque le titulaire du régime satisfait à certains critères de fiabilité. Il peut être réduit à 50 % ou 30 % du montant de référence ou une dispense de garantie peut être accordée.

III.4.2.2. Critères de réduction

Pour de plus amples informations, voir partie VI.3.1.

III.5. Instructions nationales spécifiques (réservé)

III.6. Partie réservée à l'usage des administrations douanières

III.7. Annexes

III.7.1. Liste des cautions autorisées à délivrer des titres de garantie isolée TC 32

Pour consulter la dernière version de cette liste, veuillez cliquer sur le lien suivant:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_fr

III.7.2. Liste des voies navigables intérieures

Allemagne	Toutes les voies d'eau reliées au Rhin, y compris le «Main-Donau-Kanal», à l'exclusion du Danube et des voies navigables du Danube
Belgique	<ul style="list-style-type: none">a) Le canal de Terneuzenb) L'Escaut jusqu'à Anversc) Les canaux assurant la liaison entre Smeermaas ou Petit-Lanaye et Lièged) Le nouveau canal entre l'Escaut et le Rhin allant du port d'Anvers au Krammer aux Pays-Bas et passant par l'Escaut oriental, l'Eendracht, le Slaakdam et le Prins Hendrikpoldere) Le canal Albertf) Le canal de Willebroek
France	<ul style="list-style-type: none">a) Le Grand Canal d'Alsaceb) La Moselle entre Apach et Neuves-Maisonsc) Les Biefs de Marckolsheim, Rhinau, Gerstheim, Strasbourg et Gamsheim qui sont situés sur la rive française du Rhin entre Kembs et Vogelgrun
Luxembourg	La partie de la Moselle canalisée comprise entre l'écluse à nacelles d'Apach-Schengen et Wasserbillig
Pays-Bas	<ul style="list-style-type: none">1. Voies rhénanes proprement dites:<ul style="list-style-type: none">a) relation Lobith — Amsterdam:<ul style="list-style-type: none">— Rhin, Waal, canal Amsterdam — Rhin;b) relation Lobith — territoire du port de Rotterdam:<ul style="list-style-type: none">— Rhin, Waal, Merwede, Noord, Nieuwe Maas, Nieuwe Waterweg;— Rhin, Lek, Nieuwe Maas, Nieuwe Waterwegc) relation Lobith — Dordrecht — Hansweert — Anvers:<ul style="list-style-type: none">Rhin, Waal, Merwede, Dordtse Kil ou Nieuwe Merwede,

	<p>Hollands Diep, Volkerak, Krammer, Zijpe, Mastgat, Keeten, Oosterschelde (Escaut oriental), canal traversant Zuid-Beveland, Westerschelde (Escaut occidental), Escau;</p> <p>d) relation Lobith — Dordtse — Hansweert — Gand: Rhin, Waal, Merwede, Dordtse Kil ou Nieuwe Merwede, Hollands Diep, Volkerak, Krammer, Zijpe, Mastgat, Keeten, Oosterschelde (Escaut oriental), Canal traversant Zuid-Beveland, Westerschelde (Escaut occidental), canal de Terneuzen;</p> <p>e) relation Lobith — De Kempen, Smeermaas ou St. Pieter: toutes les voies usuelles entre ces lieux et où on peut emprunter les voies d'eau suivantes: Rhin, Waal, Julianakanaal, Dieze, Zuid-Willemsvaart, Canal Wessem-Nederweert.</p> <p>2. Sont réputés emprunter des voies rhénanes: — les bateaux venant du Rhin et destinés pour Anvers ou Gand; ou — les bateaux venant d'Anvers ou de Gand et devant quitter les Pays-Bas par le Rhin lorsqu'ils passent par le territoire du port de Rotterdam pour y transborder des marchandises en transit se trouvant sous manifeste rhénan ou pour y compléter leur chargement par des marchandises qui doivent quitter les Pays-Bas par les voies rhénanes menant à Anvers ou à Gand ou par le Rhin.</p> <p>3. En pratique, la voie d'eau qui existe depuis 1975 et qui même à Anvers en passant par les écluses du Kreekrak est également considérée comme voie rhénane.</p>
Suisse	Le Rhin jusqu'à Bâle

PARTIE IV — PROCÉDURE NORMALE DE TRANSIT NSTI (NOUVEAU SYSTÈME DE TRANSIT INFORMATISÉ)

La présente partie décrit la procédure normale de transit dans le cadre du nouveau système de transit informatisé (NSTI).

Note: la partie V décrit le plan de continuité des opérations au cas où le NSTI ne peut être utilisé.

Le chapitre 1 traite de la procédure normale de déclaration de transit.

Le chapitre 2 traite des formalités à accomplir au bureau de douane de départ.

Le chapitre 3 traite des formalités et des incidents susceptibles de survenir durant le transport.

Le chapitre 4 traite des formalités à accomplir au bureau de douane de destination.

Le chapitre 5 concerne l'Andorre, Saint-Marin et les territoires fiscaux spéciaux.

Note

Le présent texte ne se substitue pas aux guides ni aux aides techniques concernant l'utilisation des applications techniques et des logiciels du NSTI (spécification fonctionnelle du système transit + document intitulé «Design document for national transit application»).

Chapitre 1 — La déclaration normale de transit

IV.1.1. Introduction

Le présent chapitre décrit la procédure normale de transit dans le NSTI.

Le point IV.1.2 décrit les principes généraux et la réglementation applicables au régime normal de transit.

Le point IV.1.3 décrit l'utilisation du NSTI.

Le point IV.1.4 couvre le chargement des marchandises et l'établissement de la déclaration de transit.

Le point IV.1.5 traite des situations particulières.

Le point IV.1.6 couvre les exceptions aux règles générales.

Le point IV.1.7 est réservé aux instructions nationales spécifiques.

Le point IV.1.8 est réservé à l'usage des administrations douanières.

Le point IV.1.9 contient l'annexe du chapitre 1.

IV.1.2. Principes généraux et réglementation

Les bases juridiques sont:

- l'article 3, points c), d) et e), de l'appendice I de la convention;
- le titre I de l'appendice III de la convention;
- les annexes A1 et A2 de l'appendice III de la convention;
- l'article 5, point 12, l'article 6, paragraphe 1, les articles 158, 162, 163 et 170 à 174, du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013) (CDU);
- les articles 143 et 148 du règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission du 28 juillet 2015 complétant le règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil au sujet des modalités de certaines dispositions du code des douanes de l'Union (AD);
- les articles 294 et 296 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement

(UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union (AE);

- les appendices D1, D2, F1, F2, G1 et G2 de l'annexe 9 du règlement délégué (UE) 2016/341 de la Commission du 17 décembre 2015 complétant le règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les règles transitoires pour certaines dispositions du code des douanes de l'Union lorsque les systèmes informatiques concernés ne sont pas encore opérationnels et modifiant le règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission (JO L 69 du 15.3.2016, p. 1) (TDA).

IV.1.3. Le NSTI

IV.1.3.1. Organisation du NSTI

Le NSTI est un système de transit informatisé permettant l'échange de messages électroniques. Ces messages remplacent les divers documents papier et certaines formalités du système de transit.

L'échange de ces messages électroniques se situe à trois niveaux:

- entre les opérateurs économiques et les autorités douanières («domaine externe»);
- entre les bureaux de douane d'un pays («domaine national»); et
- entre les administrations douanières nationales, et entre ces administrations et la Commission («domaine commun»).

Les principaux éléments et messages utilisés dans une opération NSTI sont:

- la déclaration de transit, qui est présentée sous format électronique (message «données relatives à la déclaration» IE015);
- le numéro de référence maître (MRN), qui est un numéro d'enregistrement unique octroyé par l'autorité compétente à une déclaration de transit et imprimé sur le document d'accompagnement transit (TAD)/document d'accompagnement transit/sécurité (TSAD) et sur la liste d'articles (LDA)/liste d'articles transit/sécurité (LDA T/S) pour identifier une opération de transit;
- le TAD/TSAD, qui est imprimé au bureau de douane de départ ou dans les locaux de l'opérateur économique une fois que les

marchandises sont admises au transit et qui suit les marchandises de leur départ jusqu'à leur arrivée à destination;

- le message IE001 «avis anticipé d'arrivée» (AAR), qui est envoyé par le bureau de douane de départ au bureau de douane de destination mentionné dans la déclaration;
- le message IE050 «avis anticipé de passage» (ATR), qui est envoyé par le bureau de douane de départ au(x) bureau(x) de douane de passage déclaré(s) pour prévenir du passage des marchandises à la frontière;
- le message IE118 «avis de passage de frontière», qui est envoyé au bureau de douane de départ par le bureau de douane de passage réellement emprunté pour l'informer du passage des marchandises;
- le message IE006 «avis d'arrivée», qui est envoyé par le bureau de douane de destination réel au bureau de douane de départ à l'arrivée des marchandises;
- le message IE018 «résultats du contrôle à destination», qui est envoyé par le bureau de douane de destination réel au bureau de douane de départ (après vérification des marchandises, s'il y a lieu).

IV.1.3.2. Champ d'application du NSTI

Le NSTI s'applique à toutes les opérations de transit commun/de l'Union européenne (UE ou Union) quel que soit le mode de transport utilisé, à l'exception des procédures de transit pour lesquelles la déclaration de transit est constituée par un document commercial [par exemple, dans le cadre des procédures de transit «air», «mer» ou «chemin de fer», dans lesquelles les documents de transport ou une lettre de voiture CIM (contrat de transport international ferroviaire des marchandises) servent de déclarations de transit].

IV.1.3.3. Accès des opérateurs au NSTI

En règle générale, les opérateurs économiques peuvent accéder au NSTI des manières suivantes:

- la saisie directe par l'opérateur (Direct Trader Input), notamment via un site internet douanier;
- l'échange de données informatisées;
- la saisie des données au bureau de douane.

Pour de plus amples informations sur la manière dont les opérateurs peuvent accéder au système, contacter les autorités douanières nationales.

IV.1.4. Procédure de déclaration

Le présent point fournit des informations sur:

- le chargement des marchandises (point IV.1.4.1);
- la déclaration de transit (point IV.1.4.2).

IV.1.4.1. Conditions de chargement

*Article 24 de
l'appendice I de la
convention*

Article 296 de l'AE

Chaque déclaration de transit ne peut contenir que des marchandises placées sous le régime de transit commun/de l'Union qui sont acheminées ou doivent être acheminées d'un bureau de douane de départ à un bureau de douane de destination sur un moyen de transport unique, dans un conteneur ou dans un colis (par exemple, huit colis chargés sur une remorque).

Toutefois, une seule déclaration de transit peut inclure des marchandises acheminées ou devant être acheminées d'un bureau de douane de départ à un bureau de douane de destination dans plusieurs conteneurs ou dans plusieurs colis lorsque les conteneurs ou les colis sont chargés sur un moyen de transport unique.

Sont considérés comme constituant un moyen de transport unique à condition qu'ils transportent des marchandises devant être acheminées ensemble:

- un véhicule routier accompagné de sa ou de ses remorques ou semi-remorques;
- une rame de voitures ou de wagons de chemin de fer;
- les bateaux constituant un ensemble unique.

Si un envoi est réparti entre deux moyens de transport, une déclaration de transit séparée est nécessaire pour chaque moyen de transport, même si toutes les marchandises sont transportées entre les mêmes bureaux de douane de départ et de destination.

En revanche, un moyen de transport unique peut être utilisé pour le chargement de marchandises auprès de plusieurs bureaux de douane de départ comme pour le déchargement auprès de plusieurs bureaux de douane de destination.

Si des marchandises sont chargées sur un moyen de transport unique auprès de plusieurs bureaux de douane de départ, des déclarations de transit distinctes doivent être déposées pour chacun des envois à

chaque bureau de douane de départ pour couvrir les marchandises chargées à ce point.

Exemple 1

Au bureau de douane de départ A, trois colis chargés sur un camion sont couverts par une déclaration de transit, et ces colis doivent être livrés au bureau de douane de destination C. Au bureau de douane de départ B suivant, cinq colis ont été ajoutés et chargés sur le même camion et doivent également être livrés au même bureau de douane de destination C. Ces cinq colis doivent être couverts par une nouvelle déclaration de transit.

Sans préjudice des dispositions de l'article 7, paragraphe 3, de la convention, plusieurs déclarations de transit peuvent être délivrées à un même titulaire du régime pour des marchandises transportées sur un seul moyen de transport à destination d'un même bureau de douane ou de plusieurs bureaux de douane. Une garantie doit être fournie pour chacune de ces déclarations.

Exemple 2

Au bureau de douane de départ A, deux colis chargés sur un camion à destination du bureau de douane de destination C sont couverts par une déclaration de transit, et trois colis à destination du bureau de douane de destination D sont couverts par une autre déclaration de transit. Dans les bureaux de douane de destination (C et D), les colis sont déchargés et les opérations de transit sont terminées.

IV.1.4.2. Déclaration de transit (IE015)

IV.1.4.2.1. Formulaire de déclaration de transit et manière de le compléter

*Annexes A1 et B1
de l'appendice III
de la convention*

*Article 5, point 12,
du CDU*

Il est important de noter que les termes «**déclaration de transit**» ont deux sens. Premièrement, on entend par «déclaration de transit» l'acte par lequel une personne manifeste, dans les formes et modalités prescrites, la volonté de placer une marchandise sous le régime de transit commun. Deuxièmement, ces termes renvoient aux données figurant dans la déclaration de transit, c'est-à-dire au message «données relatives à la déclaration» (IE015) et à la copie imprimée de cette déclaration sous forme d'un TAD. Dans les chapitres suivants, les termes «déclaration de transit» sont utilisés dans le premier sens.

Il y a lieu de fournir des éléments de données, comme indiqué à l'annexe A1 de l'appendice III de la convention/appendice C2 de l'annexe 9 du TDA.

Pour déposer une déclaration de transit, tous les éléments de données obligatoires doivent être fournis (IE015).

Les déclarations de transit doivent être établies dans une des langues officielles des parties contractantes acceptée par les autorités compétentes du pays de départ.

Il importe que les opérateurs économiques remplissent correctement la déclaration de transit afin d'éviter qu'elle ne soit rejetée par le NSTI.

En cas de rejet d'une déclaration de transit par le NSTI, le déclarant est informé du motif du rejet et est autorisé à apporter les corrections nécessaires ou à présenter une nouvelle déclaration.

Une opération de transit peut concerner jusqu'à 999 articles. Chaque article de la déclaration doit être introduit dans le NSTI et figurer sur le TAD ou sur la LDA. Une LDA est imprimée lorsque la déclaration de transit porte sur plus d'un article. Elle est jointe au TAD qui contient, à la case n° 31, une référence à cette liste. Le modèle de TAD ainsi que les notes explicatives correspondantes figurent aux annexes A3 et A4 de l'appendice III de la convention/l'appendice F1 de l'annexe 9 du TDA. Le modèle de LDA ainsi que les notes explicatives correspondantes figurent aux annexes A5 et A6 de l'appendice III de la convention/l'appendice F2 de l'annexe 9 du TDA.

IV.1.4.2.2. Envois mixtes

*Article 28 de
l'appendice I
de la convention*

En règle générale, les envois constitués à la fois de marchandises non Union circulant sous le régime de transit T1 et de marchandises de l'Union circulant sous le régime de transit T2/T2F sont couverts par une seule déclaration de transit, qui est jointe au TAD en même temps que la LDA. Le TAD comporte des informations ainsi qu'un résumé de la LDA utilisée pour les marchandises de statuts différents.

Article 294 de l'AE

*Appendice D1 de
l'annexe 9 du TDA*

Annexe B de l'AE

À défaut, des déclarations de transit séparées peuvent être établies (par exemple: une déclaration de transit T1 pour les marchandises non Union et une déclaration de transit T2 ou T2F pour les marchandises de l'Union).

Note: il est possible que des marchandises de l'Union non placées sous le régime du transit (et circulant sur le territoire douanier de l'Union) soient transportées par le même moyen de transport que des marchandises placées sous le régime du transit. Dans ce cas, la déclaration de transit couvre uniquement les marchandises placées sous le régime du transit.

OPÉRATEUR

En cas d'envoi mixte, le code «T-» est indiqué au niveau de la déclaration, pour définir son type; il couvre l'ensemble de la déclaration. Le statut réel (T1, T2, T2F) de chaque article est indiqué dans le NSTI au niveau des articles et indiqué sur la LDA.

IV.1.4.2.3. Dépôt de la déclaration de transit

Le dépôt de la déclaration de transit IE015 au moyen de procédés informatiques engage la responsabilité du titulaire du régime en ce qui concerne:

- a) l'exactitude des indications figurant dans la déclaration;
- b) l'authenticité des documents joints;
- c) le respect de l'ensemble des obligations inhérentes au placement des marchandises sous le régime du transit de l'Union/commun.

L'authentification de la déclaration est soumise aux conditions applicables dans le pays de départ.

OPÉRATEUR

Le titulaire du régime doit contacter les autorités douanières pour définir la manière dont une déclaration de transit présentée sous format électronique est authentifiée.

IV.1.4.2.4. Déclaration de transit/sécurité

- Articles 127 et 128 du CDU* Une déclaration sommaire d'entrée (ENS) doit être déposée au bureau de douane de première entrée avant l'introduction des marchandises sur le territoire douanier de l'Union.
- Articles 104 et 105 à 109 de l'AD* Le bureau de douane veille ensuite à ce qu'une évaluation des risques de la transaction soit effectuée sur la base de la déclaration en évaluant les données au regard de critères de risque.
- Article 182 de l'AE* Les délais de transmission de l'ENS sont directement liés au mode de transport et sont les suivants:
- Article 106, paragraphe 3, tel que modifié par le TDA*
- a) transport routier — au plus tard une heure avant l'arrivée;
 - b) transport ferroviaire:
 - lorsque le trajet en train entre la dernière gare ferroviaire située dans un pays tiers et le bureau de douane de première entrée dure moins de deux heures — au plus tard une heure avant l'arrivée,
 - dans tous les autres cas — au plus tard deux heures avant l'arrivée;
 - c) transport par voies navigables intérieures — au plus tard deux heures avant l'arrivée;
 - d) transport par voie maritime de cargaisons conteneurisées — au plus tard vingt-quatre heures avant le chargement au port de départ;
 - e) transport maritime de cargaisons en vrac ou fractionnées — au plus tard quatre heures avant l'arrivée;
 - f) lorsque les marchandises proviennent de l'un des lieux suivants:
 - le Groenland,
 - les Îles Féroé,
 - l'Islande,
 - les ports situés sur la mer Baltique, la mer du Nord, la mer Noire ou la mer Méditerranée,
 - tous les ports du Maroc,au plus tard deux heures avant l'arrivée;
 - g) pour les mouvements de marchandises entre un territoire situé hors du territoire douanier de l'Union et les départements

français d'outre-mer, les Açores, Madère et les îles Canaries, lorsque la durée du trajet est inférieure à vingt-quatre heures — au plus tard deux heures avant l'arrivée;

- h) pour le transport par voie aérienne dans les délais suivants:
- pour les vols d'une durée inférieure à quatre heures — au plus tard au moment du départ effectif de l'aéronef,
 - pour les autres vols — au plus tard quatre heures avant l'arrivée.

Aucune déclaration ENS n'est requise:

- a) pour les marchandises énoncées à l'article 104 de l'AD;
- b) si des accords internationaux conclus par l'Union avec des pays tiers prévoient la reconnaissance des contrôles de sûreté et de sécurité effectués dans ces pays en tant que pays d'exportation au titre de l'article 127, paragraphe 2, point b), du CDU. Il s'agit des pays suivants: Norvège, Suisse, Liechtenstein, Andorre et Saint-Marin.

L'ENS est déposée par le transporteur ou, indépendamment des obligations du transporteur, par les personnes suivantes:

- a) l'importateur, le destinataire ou toute autre personne au nom ou pour le compte de laquelle le transporteur agit; ou
- b) toute personne en mesure de présenter ou de faire présenter les marchandises en question au bureau de douane d'entrée.

Le système de contrôle à l'importation est utilisé pour la transmission électronique de l'ENS.

À défaut, le NSTI peut être utilisé, pour autant:

- a) qu'un régime de transit commence à la frontière extérieure de l'Union à l'entrée;
- b) que les données incluent toutes les mentions requises pour une ENS.

Dans ce cas, la déclaration de transit/sécurité (IE015) est déposée dans le bureau douanier d'entrée, qui est également le bureau douanier de départ, et contient les données relatives au transit ainsi que les données

relatives à la sécurité et à la sûreté. Après l'évaluation des risques et le placement des marchandises sous le régime du transit, le TSAD et la LDA T/S sont imprimés. Les modèles de TSAD et de LDA T/S figurent aux appendices G1 et G2 de l'annexe 9 du TDA.

Toutes les références au TAD et à la LDA s'appliquent également au TSAD et à la LDA T/S.

IV.1.5. Situations particulières

IV.1.5.1. Accords entre l'Union et d'autres pays sur les données de sûreté et de sécurité

Les pays de transit commun, à l'exception de la Norvège, de la Suisse et du Liechtenstein, n'ont pas conclu d'accords spécifiques avec l'Union concernant la reconnaissance des contrôles de sécurité et de sûreté effectués dans ces pays en tant que pays d'exportation.

Cela signifie que, lorsque des marchandises entrent sur le territoire douanier de l'Union en provenance de pays qui n'ont pas conclu d'accords spécifiques avec l'Union, les opérateurs économiques sont tenus de soumettre une ENS conformément à la législation douanière de l'Union.

Ils peuvent soit:

- utiliser le système de contrôle à l'importation pour soumettre l'ENS; soit
- profiter du NSTI, dans lequel les données de sûreté et de sécurité peuvent être incluses dans une déclaration de transit.

La deuxième option est possible si les conditions suivantes sont remplies:

- le NSTI dans ces pays accepte une déclaration déposée par des opérateurs économiques qui contient des données de transit et des données ENS;
- le TSAD et la LDA T/S sont imprimés et considérés comme équivalents au TAD et à la LDA;
- le NSTI dans ces pays est en mesure de recevoir et de transmettre des données ENS ainsi que des données de transit vers les pays de l'UE et d'autres parties contractantes, de même que de recevoir des données ENS transmises par les pays de l'UE et d'autres parties contractantes à ces pays (agissant en qualité de pays de transit et de destination);
- les pays de l'UE reconnaissent et acceptent ces données de la déclaration de transit commun aux fins du régime de transit commun et des données de l'ENS, sans aucune modification légale

- ou extension du champ d'application de la convention, sur la base des dispositions pertinentes du CDU;
- les autres parties contractantes reconnaissent les données de transit et de l'ENS, ainsi que le TSAD et la LDA T/S, lorsqu'ils sont présentés à l'un de leurs bureaux de douane, comme équivalant à un TAD et une LDA à condition qu'ils contiennent toutes les données de transit nécessaires.

IV.1.5.2. Règles applicables aux marchandises pourvues d'emballages

Les règles énoncées ci-après s'appliquent aux marchandises pourvues d'emballages.

- a) Marchandises non Union pourvues d'emballages ne possédant pas le statut de l'Union

Une seule déclaration T1 est à établir pour les marchandises et leurs emballages.

- b) Marchandises non Union pourvues d'emballages possédant le statut de l'Union

Dans tous les cas, une seule déclaration T1 est à établir pour les marchandises et leurs emballages.

- c) Marchandises de l'Union visées à l'article 189 de l'AD pourvues d'emballages ne possédant pas le statut de l'Union

Une seule déclaration T1 est à établir pour les marchandises et leurs emballages.

Toutefois, lorsque ces marchandises sont mises en libre pratique au lieu d'être exportées du territoire douanier, elles ne peuvent bénéficier du statut douanier de marchandises de l'Union que sur production d'un document T2L délivré a posteriori.

Sans tenir compte de la nécessité éventuelle de rembourser les restitutions à l'exportation perçues sur les produits agricoles, le document T2L ne pourra être obtenu qu'après paiement des droits de douane applicables aux emballages.

- d) Marchandises de l'Union pourvues d'emballages ne possédant pas le statut de l'Union exportées du territoire douanier de l'Union vers un pays tiers autre que de transit commun

Une déclaration T1 est à établir pour les emballages de sorte que s'ils sont mis en libre pratique, ils ne bénéficient pas du statut douanier de marchandises de l'Union. Ce document doit porter l'une des mentions suivantes:

bg	Общностни стоки
cs	zboží Unie
da	fælleskabsvarer
de	Unionswaren
el	κοινοτικά εμπορεύματα
en	Union goods
es	mercancías comunitarias
et	Ühenduse kaup
fi	unionitavaroita
fr	marchandises de l'Union
hr	Roba Unije
hu	közösségi áruk
it	merci unionali
lt	Bendrijos prekės
lv	Savienības preces
mt	Merkanzija Komunitarja
nl	communautaire goederen
pl	towary unijne
pt	mercadorias comunitárias
ro	Mărfuri unionale
sk	Tovar Únie
sl	skupnostno blago
sv	gemenskapsvaror

- e) Marchandises de l'Union pourvues d'emballages ne possédant pas le statut de l'Union exportées du territoire douanier de l'Union vers un pays de transit commun

Une seule déclaration T1 est à établir pour les marchandises et leurs emballages. Elle doit porter la mention «marchandises de l'Union» dans l'une des versions indiquées au point précédent, et la mention «emballages T1» dans l'une des versions indiquées ci-après.

Marchandises de l'Union expédiées vers un autre État membre dans les cas visés à l'article 227 du CDU

Une seule déclaration T2 est à établir pour les marchandises et leurs emballages après paiement du droit de douane applicable aux emballages.

Si l'intéressé ne souhaite pas acquitter de droit de douane sur les emballages, la déclaration T2 doit porter l'une des mentions suivantes:

bg	T1 колетѝ
cs	obal T1
da	T1 emballager
de	T1-Umschließungen
el	συσκευασία T1
en	T1 packaging
es	envases T1
et	T1-pakend
fi	T1-pakkaus
fr	emballages T1
hr	T1 pakiranje
hu	T1 göngyölegék
it	imballaggi T1
lt	T1 pakuotė
lv	T1 iepakojums
mt	Ippakkjar T1
nl	T1-verpakkingsmiddelen
pl	opakowania T1
pt	embalagens T1
ro	Ambalaje T1
si	pakiranje T1
sk	Obal T1
sv	T1-förpackning

f) Envois mixtes

- 1) Envois comportant, dans un seul emballage, des marchandises circulant sous la procédure T1 et des marchandises circulant sous la procédure T2.

Des déclarations distinctes suivant le statut des marchandises sont à utiliser. Dans la case 31 doivent être indiqués les quantités des envois fractionnés ainsi que, dans la partie supérieure de cette case, la désignation et les numéros des autres documents établis pour ces envois mixtes. Les déclarations doivent porter l'une des mentions suivantes:

bg	Общностни колетѝ
cs	obal Unie
da	fælleskabsemballager
de	gemeinschaftliche Umschließungen

el	κοινοτική συσκευασία
en	Union packaging
es	envases comunitarios
et	Ühenduse pakend
fi	yhteisöpakkaus
fr	emballages de l'Union
hr	Pakiranje Unije
hu	közösségi göngyölegek
it	imballaggi unionali
lt	Bendrijos pakuotė
lv	Savienības iepakojums
mt	Ippakkjar Komunitarju
nl	communautaire verpakkingsmiddelen
pl	opakowania unijne
pt	embalagens comunitárias
ro	Ambalaje unionale
si	skupnostno pakiranje
sk	Obal Únie
sv	gemenskapsförpackning

Si l'envoi mixte est pourvu d'un emballage T1, une seule déclaration T1 est à établir pour les marchandises et leur emballage.

- 2) Envois mixtes comportant, dans un seul emballage, des marchandises circulant sous la procédure T1 et des marchandises circulant en dehors du régime de transit

Une seule déclaration est à établir. Dans la case 31 doivent être indiquées les quantités et la nature des envois fractionnés se trouvant sous la procédure T1, ainsi que l'une des mentions suivantes:

bg	Стоки не обхванати от транзитен режим
cs	zboží není v režimu tranzitu
da	varer ikke omfattet af forsendelsesprocedure
de	nicht im Versandverfahren befindliche Waren
el	Εμπορεύματα εκτός διαδικασίας διαμετακόμισης
en	goods not covered by a transit procedure
es	mercancías fuera del procedimiento de tránsito
et	Kaubad ei ole transiidi protseduuril
fi	tavaroita, jotka eivät sisälly passitusmenettelyyn
fr	marchandises hors procédure de transit
hr	Roba koja nije u postupku 199rovoca
hu	nem továbbítási eljárás alá tartozó áruk

it	merci non vincolate ad una procedura di transito
lt	Prekės, kurioms neįforminta tranzito procedūra
lv	Precēm nav piemērota tranzīta procedūra
mt	Merkanzija mhux koperta bi procedura ta' transitu
nl	geen douanevervoer
pl	towary nieprzewożone w procedurze tranzytu
pt	mercadorias não cobertas por um procedimento de trânsito
ro	Mărfuri neplasate în regim de tranzit
si	blago, ki ni krito s tranzitnim postopkom
sk	Tovar nie je v tranzitnom režime
sv	varor ej under transitering

IV.1.5.3. Marchandises accompagnant les voyageurs ou contenues dans leurs bagages

Article 210 de l'AE Les administrations sont tenues d'appliquer les dispositions de l'article 210 de l'AE (établissant le statut douanier de marchandises de l'Union) aux marchandises accompagnant les voyageurs ou qui sont contenues dans leurs bagages et qui ne sont pas destinées à des fins commerciales.

Cependant, lors de leur entrée sur le territoire douanier de l'Union, les voyageurs en provenance de pays tiers peuvent placer les marchandises sous le régime du transit de l'Union.

IV.1.5.4. Transport de marchandises de l'Union à destination ou à partir d'un pays de transit commun ou via l'un de ces pays

Lorsque des marchandises doivent circuler à destination ou avec emprunt du territoire d'un ou de plusieurs pays de transit commun, il est recommandé d'appliquer les mesures ci-après afin d'assurer le franchissement rapide des frontières:

- a) les marchandises expédiées entre deux points du territoire douanier de l'Union avec emprunt du territoire d'un ou de plusieurs pays de transit commun, ou du territoire douanier de l'Union vers le territoire d'un pays de transit commun, devraient être placées sous le régime du transit commun/de l'Union auprès du bureau compétent du lieu d'établissement du titulaire du régime ou du lieu où elles sont chargées en vue de leur transport sous le régime du transit commun/de l'Union ou, au plus tard, avant la zone frontalière commune Union/pays de transit commun, afin d'éviter des retards lors

du franchissement de la frontière. De même, il est recommandé d'apurer, dans la mesure du possible, les opérations de transit commun/de l'Union en dehors de la zone frontalière Union/pays de transit commun;

- b) les autorités compétentes des États membres et des pays de transit commun doivent faire en sorte que les opérateurs économiques concernés soient instruits de manière officielle de ces dispositions et des avantages liés à l'application des dispositions du point a), afin d'éviter autant que possible les difficultés pratiques aux frontières Union/pays de transit commun.

Transit avec emprunt du territoire d'un pays de transit commun

La circulation de marchandises de l'Union d'un point de l'Union à un autre avec emprunt du territoire d'un pays de transit commun peut s'effectuer sous les procédures de transit T2, T2F ou T1 (voir point I.4.1.2.1).

Envoi de marchandises de l'Union vers un pays de transit commun

Article 189 de l'AD

Lorsque les marchandises de l'Union sont exportées du territoire douanier de l'Union vers un pays de transit commun et qu'un régime de transit débute dans l'Union après l'exportation, les marchandises sont couvertes par un régime du transit interne de l'Union (T2) au sein de l'Union et ce régime se poursuit ensuite en tant que régime de transit commun dans les pays de transit commun.

Cependant, dans des cas exceptionnels, un régime du transit externe de l'Union (T1) s'appliquera si un régime de transit fait suite à l'exportation et se poursuit en tant que régime de transit commun dans les pays de transit commun. Il s'agit des cas suivants:

- a) les marchandises de l'Union ont fait l'objet de formalités douanières d'exportation en vue de l'octroi de restitutions à l'exportation vers des pays tiers dans le cadre de la politique agricole commune;
- b) les marchandises de l'Union proviennent de stocks d'intervention, elles sont soumises à des mesures de contrôle pour ce qui est de leur utilisation ou de leur destination et elles ont fait l'objet de formalités douanières à l'exportation vers des pays tiers dans le cadre de la politique agricole commune;
- c) les marchandises de l'Union peuvent bénéficier d'un remboursement ou d'une remise des droits à l'importation,

subordonné à la condition qu'elles soient placées sous le régime du transit externe, conformément à l'article 118, paragraphe 4, du CDU;

- d) les marchandises de l'Union visées à l'article 1^{er} de la directive 2008/118/CE (voir note de bas de page n° 5) sont exportées

Réexpédition de marchandises de l'Union à partir d'un pays de transit commun:

- i) des marchandises de l'Union introduites sur le territoire d'un pays de transit commun sous la procédure T2 peuvent être réexpédiées sous cette même procédure pour autant:
- que les marchandises demeurent sous le contrôle des autorités douanières de ce pays afin de garantir qu'il n'y a pas eu de modification de leur identité ni de leur intégrité,
 - qu'elles n'aient pas été placées, dans le pays de transit commun concerné, sous un régime douanier autre que ceux du transit ou de l'entrepôt douanier (*), sauf s'il a été autorisé de les exposer temporairement dans le cadre d'une foire ou d'un événement public similaire,

(* Dans le cas des marchandises placées sous le régime de l'entrepôt douanier (ou des marchandises relevant des chapitres 1 à 24 du système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH) et entreposées pendant moins de six mois), la réexpédition doit intervenir dans un délai de cinq ans, à la condition que ces marchandises aient été entreposées dans des espaces particuliers et n'aient subi aucun autre traitement que ceux qui s'imposent pour les conserver dans leur état originel, ou pour fractionner les lots sans remplacer les emballages, et que tout traitement ait eu lieu sous la supervision des douanes.

- la déclaration T2 ou T2F ou tout document attestant du statut douanier de marchandises de l'Union délivré par un pays de transit commun doit comporter la mention du numéro de référence maître de la déclaration ou la preuve du statut douanier de marchandises de l'Union sous lequel

les marchandises sont arrivées dans ce pays de transit commun;

- ii) en cas d'exportation en dehors d'un régime de transit, les pays de transit commun ne peuvent pas délivrer de déclaration T2 ou T2F, compte tenu de l'absence de déclaration de transit préalable. En conséquence, la réexpédition doit être effectuée sous couvert d'une procédure T1. Lors de son retour dans l'Union, l'envoi doit être traité comme une importation de marchandises non Union, à moins qu'il ne puisse bénéficier des dispositions relatives aux marchandises en retour.

Mesures à prendre lors du retour de marchandises réexpédiées vers le territoire douanier de l'Union

- a) Lorsque des marchandises de l'Union sont réexpédiées d'un pays de transit commun vers l'Union, elles sont transportées sous le couvert d'une déclaration T2 ou T2F ou d'un document équivalent (lettre de voiture CIM-T2, par exemple).
- b) Afin de déterminer, dans l'État membre de destination, s'il s'agit d'un mouvement de marchandises entre deux points de l'Union interrompu dans un pays de transit commun ou d'une réimportation de marchandises vers le territoire douanier de l'Union à la suite d'une exportation définitive ou temporaire de l'Union, les règles suivantes doivent être observées:
- les marchandises ainsi que la déclaration T2 ou T2F ou le document équivalent doivent être présentés au bureau de douane de destination pour mettre fin à l'opération de transit;
 - il appartient à ce bureau de douane de déterminer si les marchandises peuvent être directement mises en libre pratique ou si elles doivent être placées sous un autre régime douanier;
 - les marchandises doivent être directement mises en libre pratique lorsque la déclaration T2 ou T2F ou le document équivalent ne mentionne pas d'exportation antérieure du territoire douanier de l'Union.

*Article 9,
paragraphe 4,
de la convention*

En cas de doute, le bureau de douane de destination peut demander des justifications auprès du destinataire (par exemple, une facture portant les numéros d'identification à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) de l'expéditeur et du destinataire, conformément aux dispositions de la directive 2006/112/CE modifiée, ou un document administratif électronique (e-AD), conformément aux dispositions de la directive 2008/118/CE);

- les marchandises doivent être couvertes par le régime de transit subséquent ou placées en dépôt temporaire, avec toutes les conséquences qui en découlent (perception de la TVA à l'importation et des taxes intérieures éventuellement exigibles):
 - lorsque les marchandises ont été exportées à partir du territoire douanier de l'Union, ou
 - lorsque le destinataire ou son représentant ne peut prouver, à la satisfaction des autorités douanières, qu'il s'agit d'un mouvement de marchandises entre deux points du territoire douanier de l'Union.

IV.1.6. Exceptions (pour mémoire)

IV.1.7. Instructions nationales spécifiques (réservé)

IV.1.8. Partie réservée à l'usage des administrations douanières

IV.1.9. Annexes

Chapitre 2 — Formalités au bureau de douane de départ

IV.2.1. Introduction

Le point IV.2.2 décrit les principes généraux et la réglementation concernant les formalités au départ.

Le point IV.2.3 décrit la procédure au bureau de douane de départ.

Le point IV.2.4 traite des situations particulières.

Le point IV.2.5 couvre les exceptions aux règles générales.

Le point IV.2.6 est réservé aux instructions nationales spécifiques.

Le point IV.2.7 est réservé à l'usage des administrations douanières.

Le point IV.2.8 contient les annexes du chapitre 2.

IV.2.2. Principes généraux et réglementation

Les bases juridiques sont:

- l'article 11 de la convention;
- les articles 30 à 41 et 81 à 83 de l'appendice I de la convention;
- les articles 162, 163 et 170 à 174 du CDU;
- les articles 222, 226, 227 et 297 à 303 de l'AE.

IV.2.3. Description de la procédure au bureau de douane de départ

Le présent point fournit des informations sur:

- l'acceptation et l'enregistrement de la déclaration de transit (point IV.2.3.1);
- la rectification de la déclaration de transit (point IV.2.3.2);
- l'invalidation de la déclaration de transit (point IV.2.3.3);
- la vérification de la déclaration de transit et le contrôle des marchandises (point IV.2.3.4);
- l'itinéraire du mouvement des marchandises (point IV.2.3.5);
- le délai (point IV.2.3.6);
- les moyens d'identification (point IV.2.3.7);
- la mainlevée des marchandises (point IV.2.3.8);
- l'apurement du régime de transit (point IV.2.3.9).

IV.2.3.1. Acceptation et enregistrement de la déclaration de transit

Articles 27, 30 et 35 de l'appendice I de la convention Le bureau de douane de départ accepte la déclaration de transit (message «données relatives à déclaration» — IE015) pour autant:

- Articles 171 et 172 du CDU* • qu'elle contienne toutes les informations nécessaires aux fins du régime de transit commun/de l'Union;
- qu'elle soit accompagnée de tous les documents requis;
- Article 143 de l'AD* • que les marchandises auxquelles elle se rapporte aient été présentées aux autorités douanières pendant les heures de bureau officielles.

Le NSTI valide automatiquement la déclaration. Toute déclaration incorrecte ou incomplète est rejetée par le message «rejet de la déclaration» (IE016). Un rejet est également prévu si les données indiquées sont incompatibles avec celles enregistrées dans la base de données nationale de référence.

Lorsqu'une déclaration de transit est acceptée, le NSTI crée un numéro de référence maître (MRN) (message IE028).

La déclaration acquiert alors le statut «Accepté» et le bureau de douane de départ décide s'il y a lieu ou non d'inspecter les marchandises avant la mainlevée.

Les autorités douanières peuvent permettre que les documents additionnels dont la production est nécessaire pour permettre l'application des dispositions régissant le régime douanier pour lequel les marchandises sont déclarées ne soient pas présentés en même temps que la déclaration. En pareil cas, ces documents seront tenus à la disposition des autorités douanières. La case n° 44 de la déclaration de transit doit être remplie comme suit:

- dans le champ «type de document», indiquer le code correspondant au document concerné (les codes sont fournis à l'annexe A2 de l'appendice III de la convention; à l'appendice D1 de l'annexe 9 du TDA);
- dans le champ «référence du document», indiquer le titre et la référence du document.

Les autorités douanières nationales peuvent également autoriser les voyageurs à présenter au bureau de douane de départ une déclaration de transit sous forme papier, en un exemplaire (en ayant recours au document administratif unique ou, le cas échéant, à la mise en page du document d'accompagnement transit), afin de permettre son traitement par le NSTI.

Le bureau de douane de départ doit être compétent pour les opérations de transit ou le type de trafic concernés. Une liste des bureaux de douane est disponible sur le site internet suivant:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/customs-4/union-customs-code/national-customs-administrations_fr

IV.2.3.2. Rectification de la déclaration de transit

Article 31 de l'appendice I de la convention

Le déclarant peut demander l'autorisation de rectifier une déclaration douanière comme prévu à l'article 173 du CDU. Tant que la déclaration en douane n'a pas été acceptée, le déclarant peut la rectifier sans demande d'autorisation préalable.

Article 173 du CDU

Le titulaire du régime peut demander l'autorisation de rectifier la déclaration de transit après acceptation de celle-ci par les autorités douanières. La rectification ne doit avoir pour effet de faire porter la déclaration de transit sur des marchandises autres que celles qui en ont fait initialement l'objet.

Le titulaire du régime corrige les données de la déclaration à l'aide du message «rectification de la déclaration» (IE013) et renvoie celle-ci au bureau de douane de départ, qui décide s'il y a lieu d'accepter (message «acceptation de la rectification» — IE004) ou de rejeter (message «rejet de la rectification» — IE005) la demande de rectification.

Aucune rectification n'est permise lorsque les autorités compétentes ont signifié, après avoir reçu la déclaration de transit, leur intention d'examiner les marchandises, ont établi que les données fournies n'étaient pas correctes ou ont déjà octroyé la mainlevée des marchandises aux fins du transit.

Article 29 bis de l'appendice I de la convention

Les rectifications apportées à la déclaration de transit avant son acceptation par les autorités douanières ne sont pas couvertes par l'article 173 du CDU et ne nécessitent pas de demande préalable du déclarant.

Articles 130 et 171 du CDU

Par exemple, si la déclaration de transit n'a pas encore été déposée ou a été déposée au préalable mais n'a pas encore été acceptée, elle peut être rectifiée sans autorisation préalable, car cette modification n'est pas considérée comme une rectification au sens de l'article 173 du CDU.

Les spécifications pertinentes du NSTI (T-TRA-DEP-A-002-Correction) précisent que la rectification d'une déclaration déposée au préalable doit être traitée à l'aide du même message que pour une modification.

IV.2.3.3. Invalidation de la déclaration de transit

*Article 32
de l'appendice I
de la convention*

Article 174 du CDU

Article 148 de l'AD

Le bureau de douane de départ peut invalider une déclaration de transit en envoyant le message «notification d'annulation» (IE010) au déclarant à la demande de ce dernier formulée par l'envoi du message «demande d'annulation de la déclaration» (IE014) au bureau de douane de départ uniquement avant le placement des marchandises sous le régime du transit. Le bureau de douane de départ doit alors informer le déclarant du résultat de sa demande en utilisant le message «décision d'annulation» (IE009).

Toutefois, si le bureau de douane de départ a informé le déclarant de son intention de procéder à un examen des marchandises, la demande d'invalidation de la déclaration en douane ne peut être acceptée avant que cet examen n'ait eu lieu.

La déclaration de transit ne peut être invalidée après la mainlevée des marchandises, sauf dans les cas suivants:

- lorsque des marchandises de l'Union ont été déclarées par erreur pour un régime douanier applicable aux marchandises non Union et que leur statut douanier de marchandises de l'Union a été démontré par la suite au moyen d'un document T2L ou T2LF ou d'un manifeste douanier des marchandises;
- lorsque les marchandises ont été déclarées par erreur dans plus d'une déclaration en douane.

Dans le cadre d'un plan de continuité des opérations de transit, il est important de veiller à ce que toute déclaration introduite dans le NSTI, dont le traitement n'a pas été poursuivi en raison d'un dysfonctionnement du système, soit invalidée.

Les opérateurs économiques sont tenus de fournir aux autorités compétentes toutes les informations utiles chaque fois qu'une déclaration est soumise au NSTI et qu'elle fait par la suite l'objet d'un plan de continuité des opérations.

S'il y a lieu, les autorités douanières peuvent exiger la soumission d'une nouvelle déclaration. Dans ce cas, la déclaration précédente est invalidée et la nouvelle déclaration reçoit un nouveau MRN.

IV.2.3.4. Vérification de la déclaration de transit et contrôle des marchandises

*Article 35
de l'appendice I
de la convention*

Une fois que le bureau de douane de départ a accepté la déclaration aux fins de la vérification de l'exactitude des énonciations, il peut:

Article 188 du CDU

- procéder à un examen de la déclaration et des documents d'accompagnement;

*Articles 238 et 239
de l'AE*

- exiger du déclarant qu'il lui fournisse d'autres documents, le cas échéant;
- examiner les marchandises, si nécessaire;
- prélever des échantillons en vue de l'analyse ou d'un examen approfondi des marchandises, si nécessaire;
- vérifier l'existence et la validité de la garantie.

L'existence et la validité de la garantie sont vérifiées au moyen du numéro de référence de la garantie et du code d'accès (voir partie III pour de plus amples informations).

Avant le placement des marchandises sous le régime du transit, le NSTI vérifie dans le système de gestion de garantie (GMS) l'état et la validité de la garantie, et il contrôle, en fonction du niveau du suivi, si:

- le montant de la garantie est suffisant (en cas de garantie globale, si le montant disponible est suffisant);
- la garantie est valide pour toutes les parties contractantes concernées par l'opération de transit;
- la garantie est constituée au nom du titulaire du régime.

Ensuite, le GMS enregistre l'utilisation de la garantie et informe le NSTI.

Si les marchandises sont examinées, l'examen est effectué dans les lieux désignés à cette fin par le bureau de douane de départ et pendant les heures prévues à cet effet. Le titulaire du régime est informé du lieu et de l'heure de l'examen. Toutefois, les autorités douanières peuvent, à la demande du titulaire du régime, procéder à l'examen des

marchandises en d'autres lieux ou en dehors des heures de bureau officielles.

Si des différences mineures sont révélées, le bureau de douane de départ en informe le titulaire du régime. Le bureau de douane de départ corrige ces différences en procédant à des rectifications mineures (en accord avec le titulaire du régime) sur les données de la déclaration afin de permettre le placement des marchandises sous le régime du transit.

Si une irrégularité grave est révélée, le bureau de douane de départ informe le titulaire du régime que les marchandises ne sont pas placées sous le régime demandé (message IE051 «placement sous le régime du transit non autorisé») et note que le résultat du contrôle n'est pas satisfaisant.

Le bureau de douane de départ enregistre dans le message IE001 le code de résultat suivant concernant les contrôles:

- «A1» (Satisfaisant): lorsque la mainlevée des marchandises a été octroyée à l'issue du contrôle physique (total ou partiel) et qu'aucune différence n'a été constatée;
- «A2» (Considéré satisfaisant): lorsque la mainlevée des marchandises a été octroyée à l'issue d'un contrôle documentaire uniquement (pas de contrôle physique) et qu'aucune différence n'a été constatée ou si aucun contrôle n'a été effectué;
- «A3» (Procédure simplifiée): lorsque les marchandises sont placées sous le régime du transit par un expéditeur agréé.

IV.2.3.5. Itinéraire pour le mouvement des marchandises

*Article 33
de l'appendice I
de la convention*

La règle générale veut que les marchandises placées sous le régime du transit doivent être acheminées au bureau de douane de destination par un itinéraire économiquement justifié.

Article 298 de l'AE

Toutefois, si le bureau de douane de départ ou le titulaire du régime le jugent nécessaire, ledit bureau de douane fixera un itinéraire pour les mouvements de marchandises pendant le régime du transit de l'Union en tenant compte de toutes les informations utiles communiquées par le titulaire du régime.

DOUANES

Sur la base des informations pertinentes communiquées par le titulaire du régime, le bureau de départ arrêtera un itinéraire prescrit en indiquant, dans les données relatives à la déclaration dans le NSTI, les pays devant être traversés (les codes pays suffisent).

Note 1: pour l'Union, fournir les codes des États membres concernés.

Note 2: fournir les codes des pays tiers inclus dans l'itinéraire contraignant.

L'itinéraire contraignant peut être modifié pendant l'opération de transit. Dans ce cas, le transporteur est tenu d'annoter la case n° 56 du document d'accompagnement transit (TAD) et de le présenter, sans délai après la modification de l'itinéraire, avec les marchandises aux autorités douanières les plus proches du pays sur le territoire duquel se trouve le moyen de transport. Les autorités compétentes examinent si l'opération de transit peut se poursuivre, prennent toute mesure qui s'avérerait nécessaire et annotent la case G du TAD.

Pour de plus amples informations sur les procédures à suivre en cas d'incidents durant le transport, voir point IV.3.3.1.

IV.2.3.6. Délai pour la présentation des marchandises

*Article 34 et
article 45,
paragraphe 2, de
l'appendice I
de la convention*

Le bureau de douane de départ fixera le délai imparti pour la présentation des marchandises au bureau de douane de destination.

*Article 297 et
article 306,
paragraphe 3, de
l'AE*

Le délai prescrit par ce bureau lie les autorités compétentes des pays dont le territoire est emprunté au cours de l'opération de transit, et ne peut être modifié par ces dernières.

Lorsque la présentation a lieu après le délai fixé par le bureau de douane de départ, le titulaire du régime sera considéré comme ayant respecté le délai si lui-même ou le transporteur prouve à la satisfaction du bureau de douane de destination que le retard ne lui est pas imputable.

DOUANES

Pour fixer le délai, le bureau de douane de départ doit prendre en considération:

- le moyen de transport à utiliser;
- l'itinéraire;
- la législation régissant le transport ou toute autre législation susceptible d'avoir une incidence sur la fixation du délai (par exemple: la législation sociale ou environnementale applicable au mode de transport, la réglementation en matière de transport sur les heures de travail et les périodes de repos obligatoires pour les conducteurs);
- les éléments communiqués par le titulaire du régime, le cas échéant.

Le bureau de douane de départ est tenu d'indiquer le délai dans les données relatives à la déclaration (sous la forme AAAA-MM-JJ), ou confirme celui arrêté par le titulaire du régime lorsqu'il lui convient. Il s'agit de la date à laquelle les marchandises et le TAD doivent être présentés au bureau de douane de destination.

IV.2.3.7. Moyens d'identification

Le présent point est divisé comme suit:

- introduction (point IV.2.3.7.1);
- méthodes de scellement (point IV.2.3.7.2);
- caractéristiques des scellés (point IV.2.3.7.3);
- utilisation de scellés d'un modèle spécial (point IV.2.3.7.4).

IV.2.3.7.1. Introduction

*Article 11,
paragraphe 2,
de la convention*

L'identification des marchandises circulant sous le régime du transit est particulièrement importante. En règle générale, elle peut être assurée par le scellement.

*Article 36 à 39 de
l'appendice I de la
convention*

*Article 192 du
CDU*

Article 299 de l'AE

*Article 39 de
l'appendice I de la
convention*

Toutefois, le bureau de douane de départ peut accorder une dispense de l'obligation de scellement si la description des marchandises dans la déclaration ou les documents complémentaires est suffisamment précise pour permettre une identification aisée des marchandises et

Article 302 de l'AE indique leur quantité et leur nature ainsi que des particularités (par exemple, en donnant les numéros de moteur et de châssis dans le cas de voitures transportées sous le régime de transit ou les numéros de série des marchandises).

À titre d'exemption, aucun scellé n'est nécessaire (à moins que le bureau de douane de départ n'en décide autrement) si:

- les marchandises sont acheminées par voie aérienne, et que soit les étiquettes sont apposées sur chaque envoi portant le numéro de la lettre de transport aérien qui l'accompagne, soit l'envoi constitue une unité de chargement sur laquelle est indiqué le numéro de la lettre de transport aérien qui l'accompagne;
- les marchandises sont acheminées par chemin de fer et que des mesures d'identification sont appliquées par les sociétés de chemins de fer.

DOUANES

Après apposition des scellés, le bureau de douane de départ indiquera, dans les données relatives à la déclaration, le numéro en chiffres et les marques d'identification de ces scellés.

Si le scellement n'est pas requis aux fins de l'identification, le bureau de douane de départ ne remplit pas la case correspondante. Dans ce cas, le NSTI imprime automatiquement «—» dans la case D du TAD.

Si des marchandises non soumises au régime de transit sont acheminées sur le même moyen de transport ou dans le même conteneur que des marchandises placées sous ce régime, le compartiment de chargement ou l'espace contenant les marchandises n'est normalement pas scellé lorsque les marchandises peuvent être identifiées par le scellement des emballages individuels ou par une description suffisamment précise des marchandises.

Note: les marchandises doivent être clairement séparées et étiquetées afin de permettre une identification aisée de celles transportées sous le régime de transit et de celles qui ne le sont pas.

Si l'identité de l'envoi ne peut être garantie par des scellés ou la description précise des marchandises, le bureau de douane de départ

pourra refuser d'autoriser le placement des marchandises sous le régime du transit.

*Article 38,
paragraphe 5,
de l'appendice I
de la convention*

Le scellement ne peut être rompu sans l'autorisation des autorités douanières compétentes.

*Article 301,
paragraphe 5, de
l'AE*

Si un véhicule utilisé pour des déchargements successifs en plusieurs bureaux de douane de destination situés dans des pays différents sous couvert de plusieurs TAD a été scellé au bureau de douane de départ, les autorités douanières des bureaux de douane de destination intermédiaires qui ont procédé à l'enlèvement des scellements pour permettre le déchargement partiel des marchandises doivent apposer de nouveaux scellements et en faire mention dans la case F du ou des TAD. Dans ce cas, les autorités douanières s'efforceront de réapposer, le cas échéant, un scellé douanier présentant des éléments de sécurité au moins équivalents.

Dans le message (IE018), le bureau de douane de destination indique au bureau de douane de départ, sous «Information sur les nouveaux scellés» et «Marques des nouveaux scellés», les références des nouveaux scellés mentionnés sur le TAD.

IV.2.3.7.2. Méthodes de scellement

*Article 11,
paragraphe 2, de la
convention*

Il existe deux méthodes de scellement:

- par capacité, lorsque le moyen de transport ou le conteneur a été reconnu apte par le bureau de douane de départ;
- par colis dans les autres cas.

Article 299 de l'AE

Lorsque le scellement s'effectue par capacité, le moyen de transport doit s'y prêter.

DOUANES

(article 11, paragraphe 3, de la convention; article 300 de l'AE)

Le bureau de douane de départ considère qu'un moyen de transport est apte au scellement si:

- le moyen de transport ou le conteneur peut être scellé de manière simple et efficace;
- le moyen de transport ou le conteneur ne contient aucun espace caché permettant de dissimuler des marchandises;
- les espaces réservés aux marchandises sont facilement accessibles pour l'inspection effectuée par l'autorité douanière.

Note: les moyens de transport ou les conteneurs sont considérés comme aptes au scellement s'ils sont agréés au transport de marchandises sous scellement douanier en conformité avec un accord international auquel ont adhéré les parties contractantes [par exemple, la convention douanière du 14 décembre 1975 relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (transport international routier)].

IV.2.3.7.3. Caractéristiques des scellés

Tous les scellés utilisés à des fins d'identification doivent répondre à certaines caractéristiques et spécifications techniques.

*Article 38 de
l'appendice I de la
convention*

Les scellés doivent présenter les caractéristiques essentielles suivantes:

Article 301 de l'AE

- rester intacts et solidement fixés dans des conditions normales d'utilisation;
- être facilement vérifiables et reconnaissables;
- être fabriqués de telle manière que tout bris, manipulation irrégulière ou dépose laisse des traces visibles à l'œil nu;
- être conçus pour un usage unique ou, pour les scellés à usage multiple, être conçus de sorte que chaque pose soit clairement identifiée par une indication unique;
- être revêtus d'identifiants uniques permanents, facilement lisibles et qui portent un numéro spécifique.

En outre, les scellés doivent respecter les exigences techniques suivantes:

- la forme et les dimensions des scellés peuvent varier en fonction de la méthode de scellement utilisée, mais les dimensions sont conçues de façon à ce que les marques d'identification soient facilement lisibles;
- les marques d'identification du scellé doivent être infalsifiables et difficilement reproductibles;
- la matière utilisée permet à la fois d'éviter des cassures accidentelles et d'empêcher une falsification ou une réutilisation indécélables.

Si les scellés ont été certifiés par un organisme compétent conformément à la norme internationale ISO 17712:2013 — «Conteneurs pour le transport des marchandises — Scellés mécaniques», ceux-ci seront réputés satisfaire aux exigences énoncées ci-dessus.

Pour les transports conteneurisés, des scellés comportant des éléments de haute sécurité doivent être utilisés autant que possible.

Le scellé douanier porte les indications suivantes:

- le mot «douane», dans l'une des langues officielles de l'Union ou d'un pays de transit commun, ou une abréviation correspondante;
- un code pays, sous la forme du code pays ISO alpha-2 identifiant le pays dans lequel le scellé a été apposé.

De plus, les parties contractantes peuvent, d'un commun accord, décider d'utiliser des dispositifs et techniques de sécurité communs.

Chaque pays est tenu de notifier à la Commission les modèles de scellés douaniers qu'il utilise. La Commission mettra ces informations à la disposition de tous les pays.

IV.2.3.7.4. Utilisation de scellés d'un modèle spécial

*Articles 81 à 83
de l'appendice I
de la convention*

Pour pouvoir utiliser des scellés d'un modèle spécial, le titulaire du régime doit y avoir été autorisé par les autorités compétentes.

*Articles 317 et 318
de l'AE*

Cette mesure est une simplification soumise à certaines conditions (pour de plus amples informations, voir point VI.3.3).

Si des scellés d'un modèle spécial sont utilisés, le titulaire du régime en indique la marque, la nature et le nombre dans les données relatives à la déclaration (case D). Les scellés doivent être apposés avant la mainlevée des marchandises.

IV.2.3.8. Mainlevée des marchandises

*Article 40 de
l'appendice I de la
convention*

Une fois les formalités suivantes au bureau de douane de départ achevées, à savoir:

Article 303 de l'AE

- la présentation des données relatives à la déclaration au bureau de douane de départ;
- la vérification de ces données;
- l'acceptation de la déclaration de transit;
- la réalisation du contrôle éventuel;
- la constitution de la garantie, si nécessaire (voir partie III);
- la détermination du délai;
- la définition d'un itinéraire contraignant, si nécessaire;
- le scellement, si nécessaire,

les marchandises sont placées sous le régime de transit. Les messages pertinents sont envoyés:

- le message «placement sous le régime du transit» (IE029) au déclarant;
- le message IE001 au bureau de douane de destination;
- le message IE050 au bureau de douane de passage, le cas échéant.

Le contenu de ces messages est dérivé de la déclaration de transit (modifiée, le cas échéant).

DOUANES

Une fois toutes les formalités achevées, le bureau de douane de départ:

- valide la déclaration de transit;
- enregistre les résultats du contrôle;
- enregistre la garantie;
- envoie au bureau de destination déclaré et au(x) bureau(x) de passage (le cas échéant) le message IE001 et, s'il y a lieu, le message IE050; et
- imprime le TAD (ainsi que la LDA, s'il y a lieu).

IV.2.3.8.1. Documents lors de la mainlevée

Article 41 de l'appendice I de la convention Le bureau de douane de départ délivrera le TAD, avec le MRN, au titulaire du régime ou à la personne ayant présenté les marchandises au bureau de douane de départ. Le TAD, complété par la LDA le cas

Article 303, paragraphe 4, de l'AE échéant, accompagnera les marchandises durant toute l'opération de transit.

Article 184, paragraphe 2, de l'AD tel que modifié par le TDA Le TAD peut également être imprimé par le déclarant, après approbation du bureau de douane de départ.

IV.2.3.9. Apurement du régime du transit

Article 48, paragraphe 2, de l'appendice I de la convention Le régime du transit sera apuré par les autorités douanières, lorsque celles-ci seront en mesure d'établir, sur la base d'une comparaison entre les données disponibles au bureau de départ et les données

Article 215, disponibles au bureau de douane de destination, que le régime a
paragraphe 2, du pris fin correctement.
CDU

IV.2.4. Situations particulières

Lorsqu'un grand nombre de pièces de marchandises en petites quantités (par exemple, des avitaillements de navires, des objets à usage domestique dans les déménagements internationaux), qui sont expédiées à un même destinataire final, doivent être placées sous le régime du transit de l'Union/commun, une description générique des marchandises est suffisante pour éviter les coûts supplémentaires requis pour introduire les données relatives au transit. Un tel arrangement sera soumis à la condition additionnelle selon laquelle une description complète des marchandises en détail doit être disponible à des fins douanières et accompagner l'envoi.

En tout cas, il convient en premier lieu de vérifier que toutes les marchandises doivent vraiment être placées sous le régime du transit de l'Union/commun.

IV.2.5. Exceptions (pour mémoire)

IV.2.6. Instructions nationales spécifiques (réservé)

IV.2.7. Partie réservée à l'usage des administrations douanières

IV.2.7.1. Système d'information antifraude pour le transit

DOUANES

Pour accéder à cette partie du document, veuillez vous rendre dans le Centre de ressources de communication et d'information pour les administrations, les entreprises et les citoyens (CIRCABC):

<https://circabc.europa.eu/ui/group/fac511f0-681d-41af-b678-7d743f529c8f/library/d9bfedcd-976c-4e10-836b-5158b27518f7>

IV.2.7.2. Système de gestion des spécimens

DOUANES

Pour accéder à cette partie du document, veuillez vous consulter le CIRCABC:

<https://circabc.europa.eu/ui/group/fac511f0-681d-41af-b678-7d743f529c8f/library/d9bfedcd-976c-4e10-836b-5158b27518f7>

IV.2.8. Annexes

Chapitre 3 — Formalités et incidents survenant au cours de la circulation de marchandises sous le couvert d'une opération de transit commun/de l'Union

IV.3.1. Introduction

Le présent chapitre décrit les formalités et les incidents susceptibles de survenir au cours de la circulation de marchandises sous le couvert d'une opération de transit commun/de l'Union.

Le point IV.3.2 décrit les principes généraux et la réglementation.

Le point IV.3.3 décrit les formalités à accomplir en cas d'incident survenant au cours de la circulation de marchandises sous le couvert d'une opération de transit commun/de l'Union et au bureau de douane de passage.

Le point IV.3.4 traite des situations particulières.

Le point IV.3.5 couvre les exceptions aux règles générales.

Le point IV.3.6 est réservé aux instructions nationales spécifiques.

Le point IV.3.7 est réservé à l'usage des administrations douanières.

Le point IV.3.8 contient les annexes du chapitre 3.

IV.3.2. Principes généraux et réglementation

Les bases juridiques sont:

- les articles 43 et 44 de l'appendice I de la convention;
- les articles 304 et 305 de l'AE;
- l'appendice F1 de l'annexe 9 du TDA.

IV.3.3. Formalités à accomplir en cas d'incident et au bureau de douane de passage

Le présent point fournit des informations sur:

- les formalités à accomplir en cas d'incident survenant au cours de la circulation de marchandises sous le couvert d'une opération de transit commun/de l'Union (point IV.3.3.1);
- les formalités à accomplir au bureau de douane de passage (point IV.3.3.2).

IV.3.3.1. Formalités en cas d'incident

Les exemples les plus courants de ce qui pourrait être considéré comme des incidents survenant au cours de la circulation de marchandises sous le couvert d'une opération de transit commun/de l'Union sont les suivants:

- le transporteur est obligé de s'écarter de l'itinéraire prescrit, en raison de circonstances indépendantes de sa volonté;
- les scellés sont brisés ou manipulés irrégulièrement pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur;
- les marchandises sont transférées d'un moyen de transport à un autre;
- un péril imminent nécessite le déchargement immédiat, partiel ou total, du moyen de transport scellé;
- un incident se produit, qui est susceptible de compromettre la capacité du titulaire du régime ou du transporteur à s'acquitter de ses obligations;
- un des éléments constituant un moyen de transport unique a été modifié (par exemple, un wagon a été retiré).

*Article 44
de l'appendice I
de la convention*

Article 305 de l'AE

Dans chacun de ces cas, le transporteur doit en informer immédiatement le bureau de douane compétent le plus proche dans le pays sur le territoire duquel le moyen de transport se trouve. Après l'incident, il doit également apporter sans délai les annotations nécessaires dans la case n° 56 du TAD et présenter les marchandises accompagnées du TAD à ce bureau de douane. Les autorités compétentes de ce bureau de douane décident ensuite si l'opération de transit peut se poursuivre ou non. Dans l'affirmative, le bureau compétent annote la case G en indiquant les mesures prises.

En cas de rupture du scellement pour une cause indépendante de la volonté du transporteur, l'autorité compétente examine les marchandises et le véhicule. Si l'opération de transit est autorisée à se poursuivre, de nouveaux scellés sont apposés et le TAD est visé en conséquence par l'autorité douanière.

Le transfert de marchandises d'un moyen de transport à un autre ne peut s'effectuer que sous réserve de l'autorisation des autorités compétentes du lieu où le transfert doit être réalisé et sous le contrôle de celles-ci. Dans ce cas, le transporteur doit remplir la case n° 55 «Transbordement» du TAD. Cela peut se faire à la main, à l'encre et en caractères majuscules d'imprimerie. S'il y a lieu, les autorités douanières viseront la case F du TAD. Lorsque plus de deux

transbordements ont été effectués et que la case F est donc remplie, le transporteur doit indiquer les informations requises dans la case n° 56 du TAD.

Toutefois, si les marchandises sont transférées à partir d'un moyen de transport non scellé, malgré les annotations du transporteur, les marchandises et le TAD ne doivent pas être présentés au bureau de douane le plus proche et il ne sera procédé à aucun visa douanier.

En cas de modification d'un ou plusieurs des éléments constituant un moyen de transport unique, les marchandises et le moyen de transport ne doivent pas être présentés au bureau de douane le plus proche et le visa de ce bureau de douane n'est pas nécessaire dans les cas suivants:

- lorsqu'un ou plusieurs wagons ou voitures sont retirés d'une rame de voitures ou de wagons de chemin de fer en raison de problèmes techniques. Dans ce cas, le transporteur peut, après avoir fait les annotations nécessaires dans le TAD, poursuivre l'opération de transit;
- si l'unité de traction d'un véhicule routier est modifiée sans que ses remorques ou semi-remorques soient modifiées au cours du trajet (sans que les marchandises soient manipulées ni transbordées), le transporteur doit inscrire le numéro d'immatriculation et la nationalité de la nouvelle unité de traction dans la case n° 56 du TAD et l'opération de transit peut se poursuivre.

Lorsque, dans les cas mentionnés ci-dessus, le transporteur n'est pas tenu de présenter les marchandises et le TAD à l'autorité douanière sur le territoire duquel les moyens de transport se trouvent, il ne doit pas informer l'autorité de ces incidents.

Dans tous les cas ci-dessus, les annotations pertinentes du transporteur et le visa des autorités douanières doivent être enregistrés dans le NSTI par le bureau de douane de passage (le cas échéant) ou par le bureau de douane de destination.

Tout fractionnement d'un envoi doit s'effectuer sous contrôle douanier et il doit être mis fin au régime du transit commun/de l'Union. De nouvelles déclarations de transit doivent être établies pour chaque fraction de l'envoi.

IV.3.3.2. Formalités au bureau de douane de passage

Le présent point fournit des informations sur:

- le bureau de douane de passage (point IV.3.3.2.1);
- les formalités à accomplir au bureau de douane de passage (point IV.3.3.2.2);
- le changement de bureau de passage (point IV.3.3.2.3);
- la conduite à tenir en cas d'irrégularités (point IV.3.3.2.4).

IV.3.3.2.1. Bureau de douane de passage

Article 3, point h), de l'appendice I de la convention Un bureau de douane de passage est un bureau de douane situé à un point d'entrée ou de sortie d'une partie contractante. Le tableau ci-dessous décrit les différentes possibilités dans les cas du transit commun et de l'Union.

Article 1^{er}, paragraphe 13, de l'AE

	Transit commun	Transit de l'Union
Point d'entrée	— sur le territoire d'une partie contractante	— sur le territoire douanier de l'Union lorsque les marchandises ont emprunté le territoire d'un pays tiers au cours de l'opération de transit
Point de sortie	— du territoire douanier d'une partie contractante lorsque les marchandises quittent ce territoire au cours d'une opération de transit via une frontière entre la partie contractante concernée et un pays tiers	— du territoire douanier de l'Union lorsque les marchandises quittent ce territoire au cours d'une opération de transit via une frontière entre un État membre et un pays tiers autre qu'un pays de transit commun

En application de la convention relative à un régime de transit commun, un bureau de passage devrait être normalement installé entre l'Irlande et l'Irlande du Nord. Étant donné que cela n'est pas possible en vertu

du protocole sur l'Irlande et l'Irlande du Nord ⁽⁸⁾, le Royaume-Uni a accepté ⁽⁹⁾ que les formalités réalisées aux bureaux de passage le soient à la frontière extérieure de l'île d'Irlande, dans les ports d'Irlande et d'Irlande du Nord. Aucun bureau de passage n'est nécessaire entre l'Irlande et l'Irlande du Nord.

Pour faciliter la circulation des marchandises de l'Union entre les différentes parties du territoire douanier de l'Union lorsqu'elles doivent emprunter le territoire d'un pays tiers autre qu'un pays de transit commun, les États membres doivent s'engager à faire le nécessaire afin que, parallèlement à leurs bureaux de douane d'entrée situés à la frontière extérieure de l'Union, dans la mesure du possible (en fonction des circonstances locales), des voies particulières soient réservées au contrôle de marchandises de l'Union circulant sous le couvert d'une déclaration de transit établie dans un autre État membre.

Le contrôle des marchandises visées ci-dessus sera limité au contrôle de la preuve du statut douanier de marchandises de l'Union. Le cas échéant, il est mis fin à l'opération de transport, à condition que les circonstances du transport concerné n'exigent pas un contrôle plus détaillé.

Si le contrôle susmentionné ne relève pas d'irrégularités, le transport pourra se poursuivre jusqu'à destination.

Emplacement des bureaux de passage: exemples

Exemple 1: DE via BE vers GB

Le bureau de départ est situé en Allemagne et les marchandises quittent l'UE via un port de ferries situé en Belgique. Le bureau de passage se trouve dans le port britannique.

Exemple 2: DE via FR et GB vers NI

Le bureau de départ est situé en Allemagne et les marchandises quittent l'UE via un port de ferries situé en France. Le premier bureau de passage est situé dans le port d'arrivée du ferry en Grande-Bretagne. La procédure de transit se poursuit en Grande-Bretagne jusqu'au port de ferries où les marchandises sont chargées à bord d'un ferry à destination de l'Irlande du Nord. Aucune formalité n'est requise dans le port de ferries britannique lorsque le ferry quitte la Grande-Bretagne.

⁽⁸⁾ JO C 384I du 12.11.2019, p. 92.

⁽⁹⁾ L'UE et le Royaume-Uni ont donc conclu un protocole d'accord selon lequel les formalités réalisées aux bureaux de passage, côté britannique, le soient à la frontière extérieure de l'île d'Irlande et non à la frontière entre l'Irlande et l'Irlande du Nord.

Lors de l'entrée dans le port d'Irlande du Nord, il est procédé aux formalités du bureau de passage.

Exemple 3: DE via NL, GB et IE vers NI

Le bureau de départ est situé en Allemagne et les marchandises quittent l'UE via un port de ferries situé aux Pays-Bas. Le premier bureau de passage est situé dans le port d'arrivée du ferry en Grande-Bretagne. La procédure de transit se poursuit en Grande-Bretagne jusqu'au port de ferries où les marchandises sont chargées à bord d'un ferry à destination de l'Irlande du Nord. Lors de l'arrivée en Irlande, il est procédé aux formalités du bureau de passage. La procédure de transit se poursuit en Irlande et les marchandises franchissent la frontière entre l'Irlande et l'Irlande du Nord sans formalités douanières. Les marchandises sont présentées au bureau de destination en Irlande du Nord.

Recours à la procédure T1 ou T2 pour les marchandises circulant de l'UE vers l'Irlande du Nord

- Si les marchandises de l'Union ne traversent pas un pays de transit commun pour circuler de l'UE vers l'Irlande du Nord, l'application du régime de transit n'est pas nécessaire (voir également exemple 9).
- Si des marchandises de l'Union sont transportées vers l'Irlande du Nord, la procédure T2 est appliquée. Les biens circulent en tant que livraison intra-UE au départ d'un État membre et à destination de l'Irlande du Nord en passant par la Grande-Bretagne. Au bureau de destination situé en Irlande du Nord, le régime de transit prend fin et, étant donné que le statut douanier de marchandises de l'Union est établi à l'arrivée au moyen de la procédure T2, la surveillance douanière peut prendre fin et le placement sous un nouveau régime douanier n'est pas nécessaire.
- Si des marchandises non Union sont transportées vers l'Irlande du Nord, la procédure T1 doit être appliquée. Au bureau de destination situé en Irlande du Nord, un nouveau régime douanier est nécessaire.

Exemple 4: NI vers GB

Le bureau de départ est situé en Irlande du Nord et les marchandises quittent l'Irlande du Nord via un port de ferries. Le bureau de passage est situé dans le port britannique.

Recours à la procédure T1 ou T2 pour les marchandises circulant de l'Irlande du Nord vers la Grande-Bretagne

- Recours au régime de transit externe de l'Union T1: pour les marchandises non Union (ou en cas d'exportation suivie d'une procédure de transit lorsque l'article 189 de l'AD est applicable)
- Recours au régime de transit interne de l'Union T2: en cas d'exportation de marchandises de l'Union suivie d'une procédure de transit

Exemple 5: GB vers NI

Le bureau de départ est situé en Grande-Bretagne et les marchandises quittent la Grande-Bretagne via un port de ferries. Le bureau de passage est situé dans le port nord-irlandais.

Recours à la procédure T1 ou T2 pour les marchandises circulant de Grande-Bretagne vers l'Irlande du Nord

- Recours au régime de transit interne de l'Union T2: en cas d'application de l'article 9 de la convention relative à un régime de transit commun en Grande-Bretagne
- Recours au régime de transit externe de l'Union T1: dans tous les autres cas

Exemple 6: GB via NI vers IE

Le bureau de départ est situé en Grande-Bretagne et les marchandises quittent la Grande-Bretagne via un port de ferries. Le bureau de passage est situé dans le port nord-irlandais. Les marchandises franchissent la frontière entre l'Irlande du Nord et l'Irlande sans aucune autre formalité douanière. Les marchandises sont présentées au bureau de destination en Irlande du Nord.

Recours à la procédure T1 ou T2 pour les marchandises circulant au départ de Grande-Bretagne

- Voir exemple 5.

Exemple 7: GB via NL vers DE

Le bureau de départ est situé en Grande-Bretagne et les marchandises quittent la Grande-Bretagne via un port de ferries. Le bureau de passage est situé dans le port d'arrivée du ferry aux Pays-Bas, dans l'UE. La déclaration de transit et les marchandises sont présentées au bureau de destination situé en Allemagne.

Exemple 8: IE, via NI, GB, BE, FR, CH vers IT

Le bureau de départ est situé en Irlande. Les marchandises franchissent la frontière entre l'Irlande et l'Irlande du Nord sans formalités douanières et le régime de transit se poursuit en Irlande du Nord. Les marchandises quittent l'Irlande du Nord via un port de ferries. Le premier bureau de passage est situé dans le port d'arrivée du ferry en Grande-Bretagne. La procédure de transit se poursuit en Grande-Bretagne jusqu'au port de ferries où les marchandises sont chargées à bord d'un ferry à destination de la Belgique. Lors de l'arrivée en Belgique, il est procédé aux formalités du deuxième bureau de passage. La procédure de transit se poursuit dans l'UE. Le troisième bureau de passage est le premier bureau de douane en Suisse. Le quatrième bureau de passage est le premier bureau de douane en Italie. La déclaration de transit et les marchandises sont présentées au bureau de destination en Italie.

Exemple 9: NI via IE vers FR (et vice versa)

Les marchandises quittent l'Irlande du Nord et franchissent la frontière entre l'Irlande du Nord et l'Irlande sans aucune formalité douanière. Les marchandises quittent l'Irlande via un port de ferries. Le port d'arrivée du ferry est situé en France. Les marchandises sont présentées au bureau de douane du port d'arrivée du ferry en France.

Recours à la procédure T1 ou T2, ou uniquement preuve du statut de l'Union pour les marchandises circulant entre l'île d'Irlande et l'UE

- Dans cet exemple, les marchandises de l'Union ne traversent pas un pays de transit commun. Par conséquent, la procédure T2 ne peut pas être appliquée. Si nécessaire, une preuve du statut de l'Union suffira lorsque les marchandises seront présentées aux autorités douanières dans le port d'arrivée du ferry.
- Si des marchandises non Union sont transportées entre l'île d'Irlande et l'UE, la procédure T1 doit être appliquée. Au bureau de destination, un nouveau régime douanier est nécessaire.

IV.3.3.2.2. Formalités au bureau de douane de passage

Article 43 de l'appendice I de la convention Le TAD, y compris le MRN, et les marchandises sont présentés à chaque bureau de douane de passage.

Article 304 de l'AE Ce ou ces bureaux peuvent inspecter les marchandises, si nécessaire. Toute inspection sera effectuée principalement sur la base des énonciations d'une opération de transit provenant du bureau de douane de départ sous la forme du message IE050

DOUANES

Le bureau de douane de passage:

- enregistre le MRN;
- enregistre le passage de la frontière; et
- envoie le message IE118 au bureau de douane de départ.

Si les marchandises font l'objet d'une restriction à l'exportation, le TAD porte une des mentions suivantes:

- dans le cadre du transit commun:
DG0 («Exportation d'un pays soumise à des restrictions»), ou
DG1 («Exportation d'un pays soumise à des droits de douane»);
- dans le cadre du transit de l'Union:
DG0 («Exportation de l'UE soumise à des restrictions»), ou
DG1 («Exportation de l'UE soumise à des droits de douane»).

IV.3.3.2.3. Changement du bureau de douane de passage

Les marchandises peuvent être acheminées via un bureau de douane de passage autre que celui indiqué dans le TAD.

Si les marchandises et le TAD sont présentés à un bureau de douane de passage autre que celui déclaré et que le MRN indiqué par le bureau de douane de passage réellement emprunté concerne une opération de transit pour laquelle ce bureau de douane n'a pas reçu le message IE050 correspondant, le NSTI demande automatiquement au bureau de douane de départ d'envoyer le message «demande d'ATR» (IE114) au bureau de douane de passage réellement emprunté.

Le NSTI du bureau de douane de départ répond automatiquement et envoie le message «réponse à une demande d'ATR» (IE115). Dès réception de ce message, le NSTI est mis à jour; l'enregistrement de l'opération de transit est disponible à l'état «ATR créé» et est prêt à être traité par les douanes.

Le ou les bureaux de douane de passage déclarés qui n'ont pas été empruntés sont informés automatiquement de la fin de l'opération de transit au bureau de douane de destination.

Si, pour une quelconque raison, les données relatives à l'opération de transit concernée ne peuvent être transmises, le message IE115 avec le «code du motif de rejet de l'ATR» et le motif du rejet (cette mention est obligatoire pour le code 4) est envoyé au bureau de douane de passage réellement emprunté, lequel prend alors les mesures qui s'imposent.

DOUANES

Au bureau de douane de passage réel:

- le MRN est enregistré dans le NSTI;
- le message IE114 est transmis au bureau de douane de départ;
- le NSTI du bureau de douane de départ répond par le message IE115, qui inclut les informations du message IE50;
- le NSTI au bureau de douane de passage est mis à jour et l'enregistrement de l'opération de transit est disponible à l'état «ATR créé» et est prêt à être traité par les douanes;
- le bureau de douane de passage enregistre le passage de la frontière et envoie le message IE118 au bureau de douane de départ.

IV.3.3.2.4. Conduite à tenir en cas d'irrégularités graves

Lorsqu'un bureau de douane de passage constate de graves irrégularités dans une opération de transit, il doit interrompre le régime de transit et entamer les recherches qui s'imposent.

IV.3.4. Cas particuliers (pour mémoire)

IV.3.5. Exceptions (pour mémoire)

IV.3.6. Instructions nationales spécifiques (réservé)

IV.3.7. Partie réservée à l'usage des administrations douanières

IV.3.8. Annexes

Chapitre 4 — Formalités au bureau de douane de destination

IV.4.1. Introduction

Le chapitre 4 décrit les formalités à accomplir au bureau de douane de destination.

Le point IV.4.2 décrit les principes généraux et la réglementation.

Le point IV.4.3 décrit les formalités au bureau de douane de destination, notamment l'achèvement et le contrôle de la procédure.

Le point IV.4.4 traite des situations particulières.

Le point IV.4.5 couvre les exceptions aux règles générales.

Le point IV.4.6 est réservé aux instructions nationales spécifiques.

Le point IV.4.7 est réservé à l'usage des administrations douanières.

Le point IV.4.8 contient les annexes du chapitre 4.

IV.4.2. Principes généraux et réglementation

À la fin de l'opération de transit, les marchandises accompagnées du TAD et des informations exigées par le bureau de douane de destination (par exemple la déclaration délivrée par la police en cas d'accident, l'attestation d'un service de dépannage, le CMR, etc.) doivent être présentés à ce bureau de douane. Cette action marque l'achèvement de l'opération de transit. Le message «avis d'arrivée» (IE006) est envoyé sans délai par le bureau de douane de destination au bureau de douane de départ.

Le bureau de douane de destination vérifiera les marchandises sur la base des informations figurant dans le NSTI, et dans le TAD s'il y a lieu; il enregistrera les résultats de l'inspection et enverra au bureau de douane de départ le message «résultats du contrôle à destination» (IE018).

Si aucune différence n'est constatée, le bureau de douane de départ apurera l'opération de transit.

Si des différences sont constatées, d'autres mesures seront nécessaires.

Les bases juridiques sont:

- les articles 8 et 45 à 51 de l'appendice I de la convention;
- l'annexe B10 de l'appendice III de la convention;
- l'article 215 et l'article 233, paragraphes 1, 2 et 3, du CDU;
- les articles 306 à 312 de l'AE;
- l'annexe 72-03 de l'AE.

IV.4.3. Formalités au bureau de douane de destination

Le présent point fournit des informations sur:

- la présentation des marchandises accompagnées des documents au bureau de douane de destination (point IV.4.3.1);
- le contrôle de la fin de l'opération (point IV.4.3.2).

Aux fins du présent point, il est supposé qu'aucune différence n'est survenue. Les mesures à prendre en cas de différence sont détaillées au point IV.4.4 du présent chapitre.

Note: **la fin** de l'opération de transit au bureau de douane de destination est différente de **l'apurement** du régime de transit. Il incombe au bureau de douane de départ de décider, sur la base des informations fournies par le bureau de douane de destination, si le régime peut être apuré.

IV.4.3.1. Présentation des marchandises

Article 8 de l'appendice I de la convention

Article 233, paragraphes 1 et 2, du CDU

Le régime de transit prendra fin et les obligations du titulaire du régime seront remplies lorsque les marchandises placées sous le régime, le TAD et les autres informations requises auront été présentés au bureau de douane de destination, conformément à la législation douanière.

La fin du régime résulte de la combinaison d'un élément de fait, la présentation des marchandises, du TAD et des autres informations requises au bureau de douane de destination, et d'un élément de droit, une présentation effectuée conformément aux dispositions du régime, en fonction du type de procédure, normale ou simplifiée ⁽¹⁰⁾, utilisé.

⁽¹⁰⁾ En complément de la définition générale de la fin du régime, on trouve un nombre de dispositions spécifiques précisant les conditions particulières auxquelles le régime prend fin ou est considéré comme ayant pris fin dans le cadre de procédures telles que celles concernant le destinataire agréé et le régime de transit air, mer et pour le transport de marchandises par l'intermédiaire d'une installation de transport fixe (pour de plus amples informations, voir partie V).

L'une comme l'autre action relèvent de la responsabilité du titulaire du régime, dont ils constituent l'obligation principale.

Lorsque le régime prend fin, les obligations du titulaire du régime en vertu du régime prennent également fin. Un événement ou le non-respect des obligations intervenus postérieurement à cette date relèvent d'autres destinations et d'autres règles douanières que celles du transit. Cela ne signifie pas, toutefois, que la responsabilité (financière ou autre) du titulaire du régime ne puisse pas être engagée après la fin du régime, pour autant uniquement qu'elle porte sur l'opération de transit antérieure.

*Article 8
de l'appendice I
de la convention*

*Article 233,
paragraphe 3, du
CDU*

Outre le titulaire du régime, d'autres personnes sont soumises à des obligations dans le cadre du régime de transit. Le transporteur et toute personne qui reçoit les marchandises en sachant qu'elles ont été placées sous le régime de transit sont également responsables de la présentation des marchandises intactes au bureau de douane de destination dans le délai prescrit et dans le respect des mesures prises par les autorités douanières pour garantir leur identification.

Les marchandises, ainsi que le TAD et les autres informations requises, doivent être présentés au bureau de douane de destination, durant les heures d'ouverture officielles de ce dernier (pour de plus amples informations sur les simplifications, voir partie VI).

Les marchandises doivent être présentées dans le délai fixé par le bureau de douane de départ. Ce délai est inscrit dans la case D du TAD.

Le délai prescrit par le bureau de douane de départ lie les autorités compétentes des pays dont le territoire est emprunté au cours de l'opération de transit. Il ne peut pas être modifié par ces autorités, notamment le bureau de douane de destination (pour de plus amples informations, voir point IV.2.3.6).

Le bureau de douane de destination utilise le MRN pour extraire du NSTI les données transmises par l'intermédiaire du message IE001. Le message IE006 est envoyé au bureau de douane de départ une fois que le fonctionnaire du bureau de destination a introduit le MRN dans le NSTI pour informer le bureau de douane de départ de l'arrivée de l'envoi. Le message est transmis le jour de la présentation des marchandises et du TAD au bureau de douane de destination.

Lorsque les marchandises ont été placées sous le régime du transit dans le NSTI au départ et que le NSTI à destination est indisponible à l'arrivée des marchandises, le bureau de douane de destination met fin à la procédure sur la base du TAD et apporte les annotations

nécessaires dans le NSTI lorsqu'il est de nouveau disponible afin de permettre l'apurement du régime de transit.

IV.4.3.2. Contrôle de la fin du régime de transit

Article 47 de l'appendice I de la convention Après la présentation des marchandises, du TAD et des autres informations requises, **le bureau de douane de destination** enregistre l'arrivée et introduit les informations suivantes dans le NSTI:

- Article 188 du CDU*
1. le MRN (le numéro d'enregistrement de l'opération de transit);
 2. la date d'arrivée; et
- Articles 308 et 309 de l'AE*
3. en cas d'incident survenant pendant le mouvement des marchandises (par exemple: nouveaux scellés, transbordement), toutes les informations nécessaires figurant sur le TAD (si elles n'ont pas été enregistrées précédemment par un bureau de douane).

Le bureau de douane de destination détermine s'il y a lieu d'examiner les marchandises et conserve le TAD. L'examen doit être effectué à l'aide des informations contenues dans le message IE001 reçu du bureau de douane de départ.

Le bureau de douane de destination introduit le code de résultat du contrôle approprié dans le message IE018 et l'envoie au bureau de douane de départ. Le bureau de douane de destination doit enregistrer le code de résultat indiqué ci-après concernant les contrôles.

1. Le code «A1» (Satisfaisant) doit être enregistré lorsque le bureau de douane de destination a effectué un contrôle physique des marchandises (total ou partiel) et qu'aucune différence n'a été constatée. Lorsqu'un contrôle physique des marchandises a été effectué, les éléments suivants doivent être vérifiés au minimum:

- le numéro d'enregistrement du moyen de transport au départ et à destination en comparant les données figurant sur la déclaration avec les données disponibles à destination;
- l'état de tous les scellés apposés.

2. Le code «A2» (Considéré satisfaisant) doit être enregistré dans les cas suivants:

- lorsque le bureau de douane de destination a effectué un contrôle documentaire uniquement (pas de contrôle physique des marchandises) et qu'aucune différence n'a été constatée ou s'il n'a procédé à aucun contrôle. L'inspection de l'état

des scellés apposés, en l'absence de contrôle physique des marchandises, est également enregistrée avec le code «A2» à condition que les scellés soient intacts;

- lorsque les marchandises ont été livrées à un destinataire agréé et que le bureau de douane de destination décide de ne procéder à aucun contrôle des marchandises et/ou des documents, et lorsque le message «observations au déchargement» (IE044) n'affiche aucune irrégularité.

Concernant le code «A2», il est recommandé que le bureau de douane de destination envoie le message IE018 le jour de présentation des marchandises au bureau de douane de destination ou au plus tard le jour ouvrable suivant.

3. Le code «A5» (Différences) doit être enregistré dans les cas suivants:

- a) lorsque des différences mineures ont été constatées sans pour autant faire naître une dette.

Exemples:

- scellés manquants, brisés ou endommagés,
- marchandises livrées après l'expiration du délai,
- identité/nationalité incorrecte du moyen de transport,
- non-introduction des informations nécessaires en cas d'incidents survenant pendant le mouvement des marchandises,
- irrégularité dans le poids sans manipulation irrégulière visible des marchandises (petites différences de poids dues à l'arrondissement du poids);

- b) lorsque, dans le cas de différences mineures, une amende administrative a été infligée en vertu de la réglementation nationale;

- c) lorsque des marchandises en excédent (de type identique ou différent) ont été détectées en tant que marchandises non déclarées et que le statut de l'Union de ces marchandises/le statut de ces marchandises en tant que marchandises de la partie contractante ne peut être déterminé.

Si les marchandises déclarées dans une déclaration de transit ont été présentées au bureau de douane de destination, le fait qu'un excédent de marchandises ait été constaté n'empêche pas le bureau de douane de départ d'apurer le régime et le mouvement. Les marchandises déclarées au départ pour le transit douanier peuvent dès

lors être mises en libre pratique. Dans le cas de marchandises en excédent, le bureau de douane de destination clarifiera la situation.

Le bureau de douane de destination fournira une description détaillée des différences dans le message IE018. Toute information introduite dans la zone de texte libre sera, dans la mesure du possible, rédigée dans une langue compréhensible par le bureau de douane de départ.

4. Le code «B1» (Non satisfaisant) se réfère à des différences importantes qui ne permettent pas l'apurement de l'opération de transit. L'opération de transit n'est pas apurée dans le NSTI et la responsabilité du titulaire du régime et de la caution demeure entière jusqu'à la résolution du problème. C'est pourquoi ce code ne devrait être utilisé que dans des cas dûment justifiés, lorsque des marchandises sont manquantes (en tout ou en partie) ou lorsque, par exemple, les marchandises présentées à destination diffèrent de manière significative de la description figurant dans la déclaration (type et quantité).

Il existe deux types de code B1:

- a) le code «B1» (Non satisfaisant) accompagné de la mention «En attente de résolution des différences» doit être enregistré lorsqu'il est constaté pendant le contrôle douanier physique ou documentaire que des marchandises sont manquantes ou que les marchandises présentées diffèrent de la déclaration et lorsque le bureau de douane de destination soupçonne que ces différences peuvent avoir résulté d'une erreur ou d'une négligence au lieu de départ.

Le bureau de douane de destination:

- doit demander au bureau de douane de départ d'enquêter, en particulier en examinant tous les documents produits par le titulaire du régime/déclarant et en les comparant aux données figurant dans la déclaration, et
 - ne doit pas octroyer la mainlevée des marchandises.
- L'opération de transit prend le statut «En attente de résolution de différences». Au bureau de douane de départ, le processus est suspendu jusqu'à la clarification des irrégularités.

Une fois le problème résolu, le bureau de douane de départ informe le bureau de douane de destination en envoyant le message «notification de résolution de différences» (IE020) accompagné du code «1».

*Article 112 et
article 114,
paragraphe 1, de
l'appendice I de
la convention*

La mainlevée des marchandises sera alors octroyée, l'opération sera finalement apurée et le bureau de douane de départ procédera à la clôture dans le NSTI.

*Article 79,
article 87,
paragraphe 1 et
4, et article 124,
paragraphe 1,
points g) et h), du
CDU*

Si le problème n'est pas résolu, le bureau de douane de départ informe le bureau de douane de destination en envoyant le message «notification de résolution de différences» (IE020) accompagné du code «0». Après réception du message ou si aucun message n'est reçu dans un délai de six jours calendrier à compter du jour d'envoi du message IE018 accompagné de la mention correspondante, le bureau de douane de destination ouvrira sa propre enquête afin de résoudre le problème ⁽¹¹⁾;

*Article 103 de
l'AD*

- b) le code «B1» (Non satisfaisant) sans la mention «En attente de résolution de différences» doit être enregistré lorsqu'il est constaté pendant un contrôle douanier physique ou documentaire que des marchandises sont manquantes ou que les marchandises présentées sont différentes et lorsque le bureau de douane de destination estime que ces différences ne peuvent avoir résulté d'une erreur ou d'une négligence au lieu de départ. Le bureau de douane de destination ouvre sa propre enquête afin de régler le problème.

En ce qui concerne la dette visée aux points 3 (marchandises en excédent), 4 a) et 4 b), deux options peuvent se présenter:

- une dette est née, conformément à l'article 79 du code/à l'article 112, paragraphe 1, point b), de l'appendice I de la convention (inobservation d'une des conditions fixées pour le placement d'une marchandise sous le régime de transit de l'Union ou de transit commun; soustraction des marchandises à la surveillance douanière) et est exigible;
- une dette est née mais s'est éteinte, conformément à l'article 124, paragraphe 1, points g) et h), du code et à

⁽¹¹⁾ Si le bureau de douane de départ est situé dans l'un des pays suivants: BG, CH, CZ, ES, MK et RS, veuillez utiliser ce code tel qu'indiqué. Dans d'autres pays, la procédure est différente et quel que soit le code mentionné dans le message IE020, l'opération est automatiquement apurée dans le système. La suite du traitement s'effectue donc en dehors du NSTI. Concernant ces autres pays, il est dès lors recommandé d'utiliser le code «B1» avec la mention correspondante uniquement lorsque le bureau de douane de destination est totalement convaincu que les marchandises manquantes ou la présentation de marchandises différentes de la déclaration résultent d'une erreur ou d'une négligence au lieu de départ et que le problème devra être résolu au bureau de douane de départ.

l'article 103 de l'AD/à l'article 112, paragraphe 2, de l'appendice I de la convention.

Une dette s'éteint lorsque:

- ✓ la soustraction des marchandises au régime du transit ou l'inobservation des conditions fixées pour le placement d'une marchandise sous le régime du transit ou l'utilisation du régime du transit résulte de leur destruction totale ou de leur perte irrémédiable du fait de la nature même des marchandises ou d'un cas fortuit ou de force majeure, ou encore par suite d'une instruction des autorités douanières;
- ✓ le manquement ayant donné lieu à la naissance de la dette douanière n'a pas de conséquence réelle sur le fonctionnement correct du régime douanier considéré et ne constitue pas une tentative de manœuvre, et toutes les formalités nécessaires pour régulariser la situation des marchandises ont été accomplies a posteriori.

Conformément à l'article 103 de l'AD, l'une des situations dans lesquelles ce manquement intervient est lorsque la surveillance douanière a été rétablie ultérieurement pour des marchandises qui ne relèvent pas officiellement d'un régime de transit, mais qui se trouvaient auparavant en dépôt temporaire ou étaient placées sous un régime particulier avec des marchandises officiellement placées sous ce régime de transit ⁽¹²⁾.

Pour de plus amples informations, voir point VIII.2.3.2.

Dans les deux cas (extinction ou non de la dette), le bureau de douane de destination poursuivra son enquête et appliquera les dispositions de l'article 87, paragraphe 1, du code/de l'article 114, paragraphe 1, de l'appendice I de la convention afin de déterminer l'autorité douanière compétente pour le recouvrement de la dette ou, éventuellement, pour prendre une décision quant à l'extinction de la dette. Pour de plus amples informations, voir points VIII.2.1, VIII.2.2, VIII.2.3 et VIII.3.2.

Lorsqu'il est estimé que le bureau de douane de destination est compétent pour le recouvrement, il demande au bureau de douane de départ le transfert de cette compétence en envoyant le message IE150 («demande de recouvrement»). Pour de plus amples informations, voir points VIII.3.3.3, VIII.3.3.4 et VIII.3.3.5.

Après le recouvrement de la dette, si le bureau de douane responsable du recouvrement n'est pas le bureau de douane de départ, celui-ci est tenu d'informer le bureau de douane de départ dudit recouvrement en

⁽¹²⁾ Régime de transit de l'Union uniquement.

envoyant le message IE152 («notification de la réalisation du recouvrement»).

Lorsque la dette douanière est inférieure à 10 000 euros, elle est réputée avoir pris naissance dans l'État membre dans lequel la constatation a été faite, de sorte que le bureau de douane de destination est compétent pour le recouvrement (article 87, paragraphe 4, du code)⁽¹³⁾. Cependant, l'échange de messages IE150/151 est toujours nécessaire pour permettre au bureau de douane de destination d'engager la procédure de recouvrement. Une fois le recouvrement réalisé, le bureau de douane de destination envoie le message IE152 au bureau de douane de départ. Pour de plus amples informations, voir point VIII.3.3.5.

Dans les cas visés aux points 1, 3 et 4 ci-dessus, le bureau de douane de destination est tenu d'envoyer le message IE018 au plus tard:

- le troisième jour suivant le jour de la présentation des marchandises au bureau de douane de destination ou en un autre lieu (dans des cas exceptionnels, par exemple, en cas de jours fériés successifs, ce délai peut être prolongé jusqu'à six jours);
- le sixième jour suivant le jour de la réception des marchandises par un destinataire agréé.

IV.4.4. Situations particulières

Le présent point fournit des informations sur des situations particulières au régime de transit survenant au bureau de douane de destination, à savoir:

- la délivrance d'un récépissé (point IV.4.4.1);
- la délivrance d'une preuve alternative (point IV.4.4.2);
- la présentation des marchandises et des documents en dehors des jours et heures d'ouverture et en un autre lieu que le bureau de douane de destination (point IV.4.4.3);
- la constatation d'irrégularités (point IV.4.4.4);
- le changement du bureau de douane de destination (point IV.4.4.5).

IV.4.4.1. Délivrance d'un récépissé

Sur demande, les autorités douanières sont tenues de délivrer un récépissé (TC11) à la personne qui présente le TAD et les

⁽¹³⁾ Régime de transit de l'Union uniquement.

marchandises au bureau de douane de destination. Ce récépissé ne peut toutefois servir de preuve alternative de l'achèvement de la procédure.

*Article 46
de l'appendice I
de la convention*

Le récépissé a deux fonctions importantes. Premièrement, il permet d'informer le titulaire du régime que le transporteur a présenté les marchandises et les documents au bureau de douane de destination. Deuxièmement, il joue un rôle important en cas d'ouverture d'enquête lorsque le bureau de douane de départ n'a pas reçu le message IE006. Dans ce cas, le titulaire du régime est en mesure de fournir au bureau de douane de départ le récépissé indiquant auprès de quel bureau de douane les marchandises et les documents ont été présentés. La procédure d'enquête s'en trouve ainsi facilitée.

*Article 306,
paragraphe 5, de
l'AE*

*Annexe B10
de l'appendice III
de la convention*

La forme du récépissé doit être conforme au modèle TC11 figurant à l'appendice III de l'annexe B10 de la convention/annexe 72-03 de l'AE.

*Annexe 72-03 de
l'AE*

La personne demandant le récépissé doit le remplir avant de le présenter pour visa à un fonctionnaire du bureau de douane de destination.

OPÉRATEUR

La personne demandant un récépissé au bureau de douane de destination remplit le formulaire TC11, de manière lisible, en indiquant:

- le lieu, le nom et le numéro de référence du bureau de douane de destination;
- le statut des marchandises, tel qu'il ressort du TAD correspondant (T1, T2, T2F);
- le MRN;
- le lieu, le nom et le numéro de référence du bureau de douane de départ;
- le lieu.

Par ailleurs, le récépissé peut contenir d'autres informations sur les marchandises. Le titulaire du régime peut, par exemple, souhaiter indiquer l'adresse à laquelle le transporteur des marchandises renverra le récépissé après son annotation par les autorités douanières. Le bureau de douane de destination n'est pas tenu de renvoyer le récépissé par la poste, mais il ne lui est pas interdit de le faire, si nécessaire. Normalement, le titulaire du régime demande au transporteur de lui renvoyer le récépissé.

L'adresse de renvoi peut figurer au dos du récépissé.

DOUANES

Lorsqu'un récépissé est demandé, le bureau de douane de destination:

- vérifiera si le formulaire correct a été utilisé (TC11);
- vérifiera s'il est lisible;
- vérifiera s'il a été correctement rempli;
- vérifiera que rien n'interdit la délivrance du récépissé;
- délivrera le récépissé à la personne qui le lui a demandé, si tout est correct.

IV.4.4.2. Délivrance d'une preuve alternative

*Article 45,
paragraphe 4,
de l'appendice I
de la convention*

Le titulaire du régime peut demander aux autorités douanières de fournir une preuve alternative, sur la copie du TAD, que le régime de transit a pris fin de manière régulière et qu'aucune irrégularité n'a été constatée. Cette demande peut être formulée lorsque le TAD et les marchandises sont présentés au bureau de douane de destination.

*Article 308,
paragraphe 2, de
l'AE*

Note: pour de plus amples informations sur l'acceptation de la preuve alternative par le bureau de douane de départ, voir point VII.3.3.1.

OPÉRATEUR

Pour obtenir une preuve alternative, conformément à l'article 45, paragraphe 4, de l'appendice I de la convention/l'article 308 de l'AE, la copie d'un TAD et d'une LDA (s'il y a lieu) peut être présentée au bureau de douane de destination à des fins de visa.

Cette copie, qui peut être une photocopie, doit:

- porter la mention «Copie»;
- porter le cachet du bureau de douane de destination, la signature du fonctionnaire, la date et le texte suivant: «Preuve alternative — 99 202».

L'annexe 8.3 présente les différentes versions linguistiques de la mention «Preuve alternative».

DOUANES

Le TAD et la LDA (s'il y a lieu) doivent être visés par le bureau de douane de destination. Il peut également être procédé au visa par un système informatique, mais il doit apparaître clairement aux autorités douanières du pays de départ que le document visé est un original.

Le bureau de douane de destination visera la preuve alternative si aucune irrégularité n'est constatée. Le cachet, la signature du fonctionnaire et la date doivent figurer sur le TAD.

La personne présentant la preuve alternative avec les marchandises et le TAD est réputée représenter le titulaire du régime. Le bureau de douane de destination lui remettra l'exemplaire visé du TAD.

IV.4.4.3. Présentation des marchandises et des documents en dehors des jours et heures d'ouverture et en un autre lieu que le bureau de douane de destination

*Article 45,
paragraphe 1, de
l'appendice I de la
convention*

En règle générale, les marchandises, le TAD et les autres informations requises doivent être présentés:

- au bureau de douane de destination; et
- pendant les jours et heures d'ouverture.

*Article 306,
paragraphe 1, de
l'AE*

Toutefois, le bureau de douane peut, à la demande du titulaire du régime ou d'une autre personne présentant les marchandises, autoriser que la présentation ait lieu en dehors des heures d'ouverture officielles ou en tout autre lieu.

IV.4.4.4. Irrégularités

IV.4.4.4.1. Irrégularités concernant les scellés

Seules des marchandises scellées seront placées sous le régime de transit commun/de l'Union. Le bureau de douane de destination vérifiera si les scellés sont intacts. S'ils ont été faussés, il signalera cette information dans le message IE018 qu'il envoie au bureau de douane de départ.

DOUANES

Le bureau de douane de destination vérifiera l'état des scellés et enregistrera le résultat de cette inspection dans le NSTI. Si les scellés sont manquants, en mauvais état ou s'il apparaît qu'ils ont été faussés, il est fortement recommandé aux autorités douanières d'examiner les marchandises et de signaler ces constatations dans le NSTI.

IV.4.4.4.2. Autres irrégularités

Le bureau de douane de destination identifiera dans le NSTI l'irrégularité qu'il a constatée afin d'informer le bureau de douane de

départ. Sur la base des constatations présentées, ce bureau évaluera l'irrégularité et déterminera les mesures appropriées à prendre.

Le bureau de douane de destination peut déceler une différence entre les marchandises déclarées dans le NSTI et celles réellement présentées à ce bureau de douane. Chaque cas doit être traité individuellement, car il se peut qu'une erreur se soit produite au départ.

DOUANES

Le bureau de douane de destination:

- enregistrera le MRN; et
- signalera toute irrégularité constatée dans le message IE018.

IV.4.4.5. Changement du bureau de douane de destination/détournement

Une opération de transit peut prendre fin dans un bureau de douane autre que celui prévu dans la déclaration de transit. Ce bureau sera alors considéré comme le bureau de douane de destination.

*Article 47,
paragraphe 2, de
l'appendice I de la
convention*

Dès que le NSTI détecte que le bureau de douane de destination réel n'a pas reçu le message IE001 pour le MRN présenté, ce bureau de douane est tenu d'envoyer le message «demande d'AAR» (avis anticipé d'arrivée) (IE002).

*Article 306,
paragraphe 4, et
article 307,
paragraphe 2, de
l'AE*

Lorsque le bureau de douane de départ retrouve l'opération concernée sur la base du MRN, il est tenu d'envoyer le message «réponse à une demande d'AAR» (IE003). Le bureau de douane de destination accepte le changement de bureau et envoie le message (IE006) au bureau de douane de départ.

Lorsque le bureau de douane de départ ne retrouve pas l'opération sur la base du MRN communiqué, il est tenu d'indiquer dans le message IE003 les motifs pour lesquels le message IE001 ne peut pas être envoyé (sous la forme de codes allant de 1 à 4). Le NSTI rejette l'arrivée des marchandises et en informe l'opérateur économique à destination à l'aide du message «notification de rejet d'avis anticipé d'arrivée» (IE021). Les motifs de rejet peuvent être les suivants:

1. les marchandises et le TAD sont déjà arrivés à un autre bureau de douane de destination;
2. l'opération a été annulée par le bureau de douane de départ;
3. le MRN est inconnu (pour une raison technique ou à cause d'une irrégularité); ou

4. d'autres raisons.

Trois cas de figure peuvent se présenter.

1. Le nouveau bureau de douane de destination est situé dans la même partie contractante (ou dans le même État membre) que celle inscrite dans la déclaration de transit.

DOUANES

Le bureau de douane de destination:

- enregistrera le MRN;
- demandera au bureau de douane de départ de lui communiquer les informations relatives à la déclaration, sur la base du MRN, en envoyant le message IE002;
- enverra le message IE006 au bureau de douane de départ;
- vérifiera le délai, l'état des scellés (si apposés) et l'itinéraire (si indiqué);
- décidera du niveau de contrôle requis;
- si la vérification effectuée a conduit à un résultat satisfaisant, enregistrera le résultat du contrôle dans le NSTI;
- enverra le message IE018 au bureau de douane de départ.

Une fois que le bureau de douane de départ a reçu le message IE006, il informe le bureau de douane de destination déclaré ainsi que le ou les bureaux de douane de passage déclarés (mais non empruntés) que l'opération de transit est achevée en envoyant le message «renvoi de l'avis d'arrivée» (IE024).

2. Le nouveau bureau de douane de destination est situé dans une partie contractante/un État membre autre que celle/celui inscrit(e) dans la déclaration de transit.

DOUANES

Le bureau de douane de destination:

- enregistrera le MRN;
- demandera au bureau de douane de départ de lui communiquer les informations relatives à la déclaration, sur la base du MRN, en envoyant le message IE002;
- enverra le message IE006 au bureau de douane de départ;
- vérifiera le délai, l'état des scellés (si apposés) et l'itinéraire (si indiqué);
- décidera du niveau de contrôle requis;
- si la vérification effectuée a conduit à un résultat satisfaisant, enregistrera le résultat du contrôle dans le NSTI;
- enverra le message IE018 au bureau de douane de départ.

Une fois que le bureau de douane de départ a reçu le message IE006, il informe le bureau de douane de destination déclaré ainsi que le ou les bureaux de douane de passage déclarés (mais non empruntés) que l'opération de transit est achevée en envoyant le message «Renvoi de l'avis d'arrivée» (IE024).

3. Le nouveau bureau de douane de destination est situé dans une autre partie contractante (ou dans un autre État membre) que celle inscrite dans le TAD, qui porte une des mentions suivantes:
- pour le transit commun:
 - DG0 («Exportation d'un pays soumise à des restrictions»),
ou
 - DG1 («Exportation d'un pays soumise à des droits de douane»);
 - pour le transit de l'Union:
 - DG0 («Exportation de l'UE soumise à des restrictions»),
ou
 - DG1 («Exportation de l'UE soumise à des droits de douane»).

DOUANES

Le bureau de douane de destination:

- enregistrera le MRN;
- demandera au bureau de douane de départ de lui communiquer les informations relatives à la déclaration, sur la base du MRN, en envoyant le message IE002;
- conservera les marchandises sous contrôle douanier et décidera:
 - d'autoriser leur transfert vers la partie contractante/l'État membre dont relève le bureau de douane de départ, ou
 - de refuser leur enlèvement avant la réception d'une autorisation écrite spécifique de mainlevée envoyée par le bureau de douane de départ.

IV.4.5. Présentation des marchandises et du TAD après expiration du délai

*Article 45,
paragraphe 2, de
l'appendice I de la
convention*

Lorsque la présentation des marchandises et du TAD a eu lieu après l'expiration du délai fixé par le bureau de douane de départ, le titulaire du régime ou le transporteur est considéré comme ayant respecté le délai s'il prouve à la satisfaction du bureau de destination que le retard ne lui est pas imputable.

*Article 306,
paragraphe 3, de
l'AE*

Les preuves suivantes peuvent être fournies pour attester de circonstances imprévues non imputables au titulaire du régime ou au transporteur ayant entraîné la présentation des marchandises après l'expiration du délai:

- déclaration de la police (par exemple, en cas d'accident ou de vol);

- attestation d'un service de santé (par exemple, en cas de soins, etc.);
- attestation d'un service de dépannage (par exemple, en cas de réparation du véhicule);
- tout élément de preuve d'un retard dû à une grève, aux mauvaises conditions météorologiques ou à toute autre circonstance imprévue.

Toutefois, il incombe au bureau de douane de destination de décider de la validité de la preuve.

IV.4.6. Instructions nationales spécifiques (réservé)

IV.4.7. Partie réservée à l'usage des administrations douanières

IV.4.8. Annexes

IV.4.8.1. Messages structurés et contenu de l'échange d'informations

Cette annexe a été supprimée, car elle n'est plus pertinente.

IV.4.8.2. Codes pays

IV.4.8.3. Codes d'emballage

Chapitre 5 — Andorre, Saint-Marin et les territoires où la directive TVA ne s'applique pas

IV.5.1. Introduction

Le régime de transit normal a été décrit dans les chapitres précédents. Le chapitre 5 décrit les arrangements spécifiques qui existent entre:

- l'Union européenne et l'Andorre (point IV.5 .2);
- l'Union européenne et Saint-Marin (point IV.5 .3);
- l'Union européenne et ses territoires fiscaux spéciaux (point IV.5.4).

Le point IV.5.5 couvre les exceptions.

Le point IV.5.6 est réservé aux instructions nationales spécifiques.

Le point IV.5.7 est réservé à l'usage des administrations douanières.

Les annexes sont énumérées au point IV.5.8.

IV.5.2. Andorre

Le présent point fournit des informations sur:

- le contexte et la base juridique (point IV.5.2 .1);
- les formalités (point IV.5.2.2).

IV.5.2.1. Contexte et base juridique

En 1990, la Communauté économique européenne et l'Andorre ont conclu un accord sous forme d'échange de lettres portant création d'une union douanière⁽¹⁴⁾. Cette union douanière s'applique au commerce des marchandises relevant des chapitres 25 à 97 du SH.

La décision n° 1/96 du comité mixte CE-Andorre⁽¹⁵⁾ a étendu le régime de transit communautaire établi par le code des douanes communautaire (CDC) et ses dispositions d'application (DAC) aux

⁽¹⁴⁾ Accord sous forme d'échange de lettres entre la Communauté économique européenne et la Principauté d'Andorre, signé le 28 juin 1990 (JO L 374 du 31.12.1990, p. 14).

⁽¹⁵⁾ Décision n° 1/96 du comité mixte CE-Andorre du 1^{er} juillet 1996 relative à certaines méthodes de coopération administrative pour l'application de l'accord sous forme d'échange de lettres entre la Communauté économique européenne et la Principauté d'Andorre et au transit de marchandises entre les parties (JO L 184 du 24.7.1996, p. 39).

échanges couverts par l'union douanière. Cette décision a par la suite été remplacée par la décision n° 1/2003 du comité mixte CE-Andorre⁽¹⁶⁾. Le 1^{er} mai 2016, le régime du transit de l'Union a remplacé le régime du transit communautaire au même titre que le code des douanes de l'Union et ses actes délégués et d'exécution sont les successeurs du CDC et des DAC.

IV.5.2.2. Formalités

IV.5.2.2.1. Marchandises relevant des chapitres 1 à 24 du SH

L'exportation et l'importation de marchandises relevant de ces chapitres à destination ou en provenance de l'Andorre sont considérées comme des exportations ou importations à destination ou en provenance d'un pays tiers.

Une déclaration douanière est donc présentée, revêtue de la mention EX pour exportation ou de la mention IM pour importation dans la case n° 1.

Exemples⁽¹⁷⁾a) *Exportation de marchandises de l'Union à destination de l'Andorre*

— *produits agricoles avec restitutions à l'exportation*

Présentation d'une déclaration d'exportation EX1 (au bureau de douane de l'État membre d'exportation). Le document d'accompagnement export (EAD) doit être présenté au bureau de douane de sortie de l'Union (bureau français ou espagnol).

— *produits agricoles sans restitutions à l'exportation*

Présentation d'une déclaration d'exportation EX1 (au bureau de douane de l'État membre d'exportation). L'EAD doit être présenté au bureau de douane de sortie de l'Union (bureau français ou espagnol).

— *marchandises soumises à accise pour lesquelles un document administratif électronique (e-AD) a été délivré et les accompagne jusqu'à la frontière*

⁽¹⁶⁾ Décision n° 1/2003 du comité mixte CE-Andorre du 3 septembre 2003 en ce qui concerne les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires au bon fonctionnement de l'union douanière (JO L 253 du 7.10.2003, p. 3).

⁽¹⁷⁾ Ces exemples concernent des transports par route.

Présentation d'une déclaration d'exportation EX1 (au bureau de douane de l'État membre d'exportation). L'EAD et l'e-AD doivent être présentés au bureau de douane de sortie de l'Union (bureau français ou espagnol).

— produits agricoles avec restitutions à l'exportation et soumis à accise pour lesquels un e-AD a été délivré et les accompagne jusqu'à la frontière

Présentation d'une déclaration d'exportation EX1 (au bureau de douane de l'État membre d'exportation). L'EAD et l'e-AD doivent être présentés au bureau de douane de sortie de l'Union (bureau français ou espagnol).

b) Importation sur le territoire douanier de l'Union de marchandises agricoles en provenance de l'Andorre

Au bureau de douane d'entrée dans l'Union, les marchandises sont placées sous un régime douanier tel que la mise en libre pratique ou sous le régime du transit externe de l'Union (T1) jusqu'au bureau de douane de destination situé dans l'Union.

Note: les marchandises originaires de l'Andorre, telles que définies par l'accord d'union douanière, sont exemptées de droits à l'importation de l'Union pour autant qu'elles soient importées sous le couvert d'un certificat de circulation EUR1 ou d'une déclaration sur facture de l'exportateur (titre II de l'accord d'union douanière).

c) Transit à travers le territoire de l'Union à destination de l'Andorre

Une déclaration de régime du transit externe de l'Union (T1) est présentée au point d'entrée dans l'Union (en Belgique, par exemple) en vue d'acheminer des marchandises tierces vers l'Andorre.

d) Transit entre deux points de l'Union via l'Andorre

Le régime de transit de l'Union ne couvre pas le passage par l'Andorre, pour lequel une procédure distincte (andorrane) est nécessaire.

Le régime de transit de l'Union est considéré comme suspendu sur le territoire de l'Andorre, pour autant que le passage via ce pays s'effectue sous couvert d'un document de transport unique.

En l'absence d'un document de transport unique couvrant le passage par l'Andorre, le régime de transit de l'Union prend fin au point de sortie de l'Union, avant l'entrée en Andorre.

IV.5.2.2.2. Marchandises relevant des chapitres 25 à 97 du SH

La décision n° 1/2003 permet l'application, moyennant les modifications nécessaires (*mutatis mutandis*), du régime de transit communautaire établi par le CDC et les DAC aux échanges de marchandises relevant des chapitres 25 à 97 du SH entre la Communauté européenne et l'Andorre. Le 1^{er} mai 2016, le régime du transit de l'Union a remplacé le régime du transit communautaire au même titre que le code des douanes de l'Union et ses actes délégués et d'exécution sont les successeurs du CDC et des DAC.

Pour les échanges entre les États membres de l'Union et l'Andorre, les formalités douanières à accomplir sont similaires à celles qui existaient avant l'établissement du marché unique en 1993. Une déclaration d'exportation est donc présentée, revêtue de la mention EX pour exportation ou de la mention IM pour importation dans la case n° 1.

Dans ce contexte, il y a lieu de distinguer les cas de figure suivants:

- les marchandises en libre pratique, telles que définies par l'accord d'union douanière, circulent sous le régime du transit interne de l'Union (T2) ou sont transportées avec la preuve du statut douanier de marchandises de l'Union;
- les marchandises qui ne sont pas en libre pratique circulent sous le régime du transit externe de l'Union (T1) — voir exemple b) au point 2.2.1;
- pour les cas particuliers visés par le règlement (CE) n° 3448/93 ⁽¹⁸⁾, les marchandises circulent sous le régime du transit externe de l'Union (T1) — voir exemple c).

La garantie fournie dans le cadre du régime de transit de l'Union doit être valide pour l'Union et pour l'Andorre. Sur les engagements de caution et les certificats de garantie, la mention «Principauté d'Andorre» ne doit pas être biffée.

⁽¹⁸⁾ Règlement (CE) n° 3448/93 du Conseil du 6 décembre 1993 déterminant le régime d'échange applicable à certaines marchandises résultant de la transformation de produits agricoles (JO L 318 du 20.12.1993, p. 18). Exemples de produits concernés: mannitol, sorbitol, caséines, caséinates et autres dérivés des caséines, dextrine et colles de dextrine, amidons et colles d'amidon, parements préparés et apprêts préparés à base de matières amylacées.

Exemples

a) Envoi de marchandises en libre pratique [autres que celles couvertes par le règlement (CE) n° 3448/93] de l'Union vers l'Andorre, et vice versa:

- les formalités d'envoi sont accomplies dans un bureau situé dans un État membre/en Andorre: une déclaration d'exportation EX1 et une déclaration pour le régime du transit interne de l'Union (T2) sont délivrées; ou
- les formalités d'envoi sont accomplies à la frontière UE-Andorre: les marchandises circulent librement jusqu'à la frontière où une déclaration d'exportation EX1 est délivrée sous réserve de la présentation de la preuve du statut douanier de marchandises de l'Union.

Il convient toutefois de noter que le bureau frontière de douane qui fait office de bureau de douane de sortie peut refuser le placement des marchandises sous le régime de transit si ce régime doit prendre fin au bureau frontière de douane voisin.

b) Envoi de marchandises qui ne sont pas en libre pratique [autres que celles couvertes par le règlement (CE) n° 3448/93] de l'Union vers l'Andorre, et vice versa

Les marchandises qui ne sont pas en libre pratique sont acheminées sous le couvert d'un régime du transit externe de l'Union (T1) jusqu'au bureau de douane de destination en Andorre ou dans l'Union.

c) Cas particuliers visés par le règlement (CE) n° 3448/93

Les formalités décrites ci-dessus s'appliquent sous réserve des conditions suivantes:

- produits agricoles de l'Union transformés expédiés de l'Union vers l'Andorre et bénéficiant de restitutions à l'exportation.

Une déclaration d'exportation EX1 et une déclaration pour le régime du transit externe de l'Union (T1) sont délivrées;

- produits agricoles transformés en libre pratique en Andorre expédiés vers l'Union.

Ces produits circulent sous le régime du transit externe de l'Union (T1).

Les autorités douanières de l'Union étant tenues de taxer l'élément mobile, le TAD de la déclaration de transit externe (T1) doit être revêtu de la mention suivante, soulignée en rouge: «*Ne percevoir que l'élément agricole — Accord CEE-Andorre*».

Autres régimes de transit

Le régime de transit commun ne s'applique pas aux échanges avec l'Andorre.

L'Andorre n'est pas partie contractante à la convention TIR.

Tableau de synthèse des formalités (transit, exportation, importation)		
Marchandises relevant des chapitres 1 à 24 du SH		
	Marchandises provenant de l'UE	Marchandises provenant de l'Andorre
Avec restitutions à l'exportation	EX1	
Sans restitutions à l'exportation	EX1 ou T1 ⁽¹⁹⁾	
Marchandises soumises à droits d'accise	EX1 + e-AD	
Marchandises soumises à accise avec restitutions à l'exportation	EX1 + e-AD	
Toutes les marchandises		«IM4» ⁽²⁰⁾ (+ EUR1) (pour la mise en libre pratique) ou T1

Marchandises relevant des chapitres 25 à 97 du SH [autres que les produits visés par le règlement (CE) n° 3448/93]		
	Marchandises provenant de l'UE	Marchandises provenant de l'Andorre
Marchandises en libre pratique	EX1 + T2 (T2F) (bureau interne) ou	EX1 + T2 (T2F) (bureau interne) ou

⁽¹⁹⁾ Situation de transit de marchandises non Union empruntant le territoire douanier de l'Union.

⁽²⁰⁾ La mise en libre pratique est effectuée par le bureau de douane d'entrée dans l'Union.

	T2L, T2LF ou le document ayant un effet équivalent + EX1 (frontière)	T2L, T2LF ou le document ayant un effet équivalent + EX1 (frontière)
Marchandises qui ne sont pas en libre pratique	T1	T1 (transit) ou «IM4» (mise en libre pratique)

Produits agricoles visés par le règlement (CE) n° 3448/93		
	Marchandises provenant de l'UE	Marchandises provenant de l'Andorre
Avec restitutions à l'exportation	EX1 + T1	
En libre pratique		T1 + mention «Ne percevoir que l'élément agricole — Accord CEE-Andorre»

IV.5.3. Saint-Marin

Le présent point fournit des informations sur:

- le contexte et la base juridique (point IV.5.3.1);
- les formalités (point IV.5.3.2).

IV.5.3.1. Contexte et base juridique

En 1992, la CE et Saint-Marin ont conclu un accord intérimaire de commerce et d'union douanière ⁽²¹⁾. Cet accord a été remplacé par l'accord de coopération et d'union douanière ⁽²²⁾ qui est entré en vigueur le 1^{er} avril 2002. Cette union douanière s'applique aux marchandises relevant des chapitres 1 à 97 du tarif douanier commun (TDC).

La décision n° 4/92 du comité de coopération CEE-Saint-Marin ⁽²³⁾ a arrêté les dispositions relatives au mouvement des marchandises entre la Communauté européenne et Saint-Marin. Cette décision s'applique depuis le 1^{er} avril 1993 et a été modifiée par la décision n° 1/2002 ⁽²⁴⁾ qui est entrée en vigueur le 23 mars 2002.

La décision n° 1/2010 ⁽²⁵⁾ du comité de coopération UE-Saint-Marin contient la liste actualisée des bureaux de douane italiens qui peuvent procéder aux formalités douanières pour les marchandises destinées à Saint-Marin.

IV.5.3.2. Formalités

La décision n° 4/92, telle que modifiée, coordonne les méthodes de coopération administrative entre Saint-Marin et l'UE lors de l'application des règles du régime de transit communautaire, qui a été remplacé le 1^{er} mai 2016 par le régime du transit de l'Union (le CDU et ses actes associés sont les successeurs du CDC et des DAC).

⁽²¹⁾ Accord intérimaire de commerce et d'union douanière entre la Communauté économique européenne et la République de Saint-Marin (JO L 359 du 9.12.1992, p. 14).

⁽²²⁾ Accord intérimaire de commerce et d'union douanière entre la Communauté économique européenne et la République de Saint-Marin (JO L 84 du 28.3.2002, p. 43).

⁽²³⁾ Décision n° 4/92 du comité de coopération CEE-Saint-Marin du 22 décembre 1992 relative à certaines méthodes de coopération administrative pour l'application de l'accord intérimaire et à la procédure de réexpédition des marchandises vers la République de Saint-Marin (JO L 42 du 19.2.1993, p. 34).

⁽²⁴⁾ Décision n° 1/2002 modifiant la décision n° 4/92 du comité de coopération CEE-Saint-Marin du 22 décembre 1992 relative à certaines méthodes de coopération administrative pour l'application de l'accord intérimaire et à la procédure de réexpédition des marchandises vers la République de Saint-Marin (JO L 99 du 16.4.2002, p. 23).

⁽²⁵⁾ Décision n° 1/2010 «Omnibus» du Comité de coopération UE-Saint-Marin du 29 mars 2010 établissant diverses mesures d'application de l'accord de coopération et d'union douanière entre la Communauté économique européenne et la République de Saint-Marin (JO L 156 du 23.6.2010, p. 13).

Les règles suivantes énoncées ci-après s'appliquent aux mouvements de marchandises couvertes par l'union douanière entre l'UE et Saint-Marin (chapitres 1 à 97 du TDC, à l'exception des «produits relevant de la Communauté européenne du charbon et de l'acier»).

1. Circulation de marchandises des bureaux de douane de l'Union habilités en Italie vers Saint-Marin

Les marchandises circulant sous le régime du transit externe (T1) à destination de Saint-Marin doivent être mises en libre pratique dans un des bureaux de douane de l'Union habilités en Italie ⁽²⁶⁾.

Dans un bureau de douane habilité, un régime de transit interne (T2-SM) débute ou un document T2L-SM ⁽²⁷⁾ (statut douanier de marchandises de l'Union) est délivré pour couvrir la poursuite du mouvement des marchandises vers Saint-Marin. Les autorités compétentes de Saint-Marin doivent clôturer le régime de transit interne T2-SM dans le NSTI ou viser un exemplaire du T2L-SM, selon le cas, et renvoyer le document au bureau de douane de départ en Italie (un des bureaux de douane de l'Union habilités énumérés dans la décision n° 1/2010).

2. Circulation de marchandises de l'Union ⁽²⁸⁾ vers Saint-Marin

La preuve que les marchandises sont en libre pratique au sein de l'Union doit être présentée aux autorités compétentes de Saint-Marin. Elle peut prendre la forme d'un TAD (T2 ou T2F) ou il peut s'agir de l'original du document de preuve du statut douanier de marchandises de l'Union (T2L ou T2LF) ou d'un document d'effet équivalent [notamment le document e-AD visé par le règlement (CE) n° 684/2009 de la Commission].

3. Circulation de marchandises de Saint-Marin vers l'Union (sauf l'Italie) ⁽²⁹⁾

Les marchandises acheminées de Saint-Marin vers l'Union doivent être transportées soit sous le régime du transit interne (T2 ou T2F) engagé par les autorités compétentes de Saint-Marin (le bureau de douane de destination est situé dans l'Union), soit sous couvert d'un document de preuve du statut douanier de marchandises de l'Union (T2L ou T2LF) ou d'un document d'effet équivalent. Le TAD, le

⁽²⁶⁾ La liste de ces bureaux de douane figure dans la décision n° 1/2010 (JO L 156 du 23.6.2010). Il s'agit des bureaux de: Ancona, Bologna, Forli, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Ravenna, Rimini, Roma, Orio Al Serio, Milano, Taranto, Trieste et Venezia.

⁽²⁷⁾ Le document T2L-SM est délivré en trois exemplaires revêtus de l'une des mentions suivantes: Rilasciato in tre esemplari — Délivré en trois exemplaires. L'original et un exemplaire du document sont remis à la personne concernée tandis que le dernier exemplaire est conservé par le bureau de départ.

⁽²⁸⁾ Les échanges entre l'Italie et Saint-Marin s'effectuent dans le cadre d'un régime fiscal (taxe sur la valeur ajoutée).

⁽²⁹⁾ Idem.

T2L ou le T2LF, ou le document d'effet équivalent doivent être présentés au bureau de douane d'importation dans l'Union pour attester que les marchandises sont en libre pratique à Saint-Marin.

Si des marchandises à expédier dans l'Union ont été préalablement introduites à Saint-Marin sous couvert d'un document T2F, T2LF ou d'un document ayant une valeur équivalente [notamment le document e-AD visé par le règlement (CE) n° 684/2009 de la Commission], les autorités compétentes de Saint-Marin sont tenues de faire référence au document qui accompagnait les marchandises lors de leur arrivée à Saint-Marin.

Sur les engagements de caution et les certificats de garantie, la mention «République de Saint-Marin» ne doit pas être biffée.

Note: les «produits relevant de la Communauté européenne du charbon et de l'acier» ne sont pas couverts par l'union douanière. En conséquence, ils sont considérés comme des marchandises qui ne sont pas en libre pratique lorsqu'elles arrivent dans l'Union.

4. Autres régimes de transit

Le régime de transit commun ne s'applique pas aux échanges avec Saint-Marin.

Saint-Marin n'est pas partie contractante à la convention TIR.

IV.5.4. Territoires fiscaux spéciaux

Le présent point fournit des informations sur:

- le contexte et la base juridique (point IV.5.4.1);
- le régime du transit interne de l'Union (point IV.5.4.2);
- les documents relatifs au statut douanier (point IV.5.4.3).

IV.5.4.1. Contexte et base juridique

*Article 1^{er},
point 35, de l'AE*

*Directive 2006/112
/CE*

*Directive 2008/118
/CE*

Les territoires fiscaux spéciaux constituent une partie du territoire douanier de l'Union où les dispositions de la directive 2006/112/CE du Conseil relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée ou de la directive 2008/118/CE du Conseil relative au régime général d'accise et abrogeant la directive 92/12/CEE ne s'appliquent pas.

Les territoires suivants sont des territoires fiscaux spéciaux:

- les Îles Canaries;
- les départements français d'outre-mer suivants: Guadeloupe, Martinique, Mayotte, Guyane française, Réunion et Saint-Martin;
- le mont Athos;
- les Îles Åland.

Pour des données à jour sur ces territoires fiscaux spéciaux, veuillez vous référer à:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/territorial-status-eu-countries-and-certain-territories_fr

Article 188 de l'AD

Afin de veiller à ce que les prélèvements fiscaux (taxe sur la valeur ajoutée et accise) soient contrôlés et pris en considération, la circulation de marchandises de l'Union à destination, en provenance ou entre des territoires fiscaux spéciaux est soumise aux dispositions suivantes:

- lorsque des marchandises de l'Union sont acheminées d'un territoire fiscal spécial vers une autre partie du territoire douanier de l'Union, qui n'est pas un territoire fiscal spécial, et que ce mouvement prend fin en un lieu situé en dehors de l'État membre dans lequel elles sont entrées dans cette partie du territoire douanier de l'Union, ces marchandises de l'Union doivent circuler sous le régime du transit interne de l'Union.

Exemples

1) Les marchandises sont entrées dans l'Union en France, elles ont ensuite été acheminées de la France vers les îles Canaries, et amenées plus tard en Espagne. Le mouvement de marchandises entre les îles Canaries et l'Espagne doit être couvert par le régime du transit interne de l'Union.

2. Pour les marchandises de l'Union acheminées des îles Åland jusqu'en Suède par un navire, le régime du transit interne de l'Union (T2F) ne doit pas être appliqué puisque les marchandises sont transportées du territoire fiscal spécial directement à un État membre où elles resteront. Toutefois, si ces mêmes marchandises sont transportées ultérieurement par la route jusqu'au Danemark, qui est une autre partie du

territoire douanier de l'Union, le régime du transit interne de l'Union (T2F) s'applique.

- Cependant, dans d'autres situations (par exemple, les marchandises sont entrées dans l'Union en France où elles ont été mises en libre pratique, ont ensuite été acheminées vers les îles Canaries et ont finalement été amenées à nouveau en France, ou les marchandises de l'Union sont directement acheminées de la Suède vers les îles Åland), le régime du transit interne de l'Union (T2F) peut être utilisé. Les marchandises peuvent également être déplacées sur la base de la preuve du statut douanier de marchandises de l'Union.

IV.5.4.2. Régime du transit interne de l'Union

Articles 47, 50, 52 et 53 du TDA Le régime du transit interne de l'Union utilisé pour les mouvements couverts par l'article 188 de l'AD est dénommé régime T2F et il s'applique comme suit:

- déclaration de transit:

apposer le code T2F dans la case n° 1 de la déclaration de transit;

- compagnie aérienne ou maritime (déclaration de transit sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne et maritime):

apposer le code T2F sur le manifeste pertinent;

- compagnie aérienne ou maritime (document de transport électronique/DET utilisé en tant que déclaration de transit pour le recours au régime du transit pour les marchandises acheminées par voie aérienne et maritime):

apposer le code T2F pour les marchandises de l'Union concernées.

IV.5.5. Exceptions (pour mémoire)

IV.5.6. Instructions nationales spécifiques (réservé)

IV.5.7. Partie réservée à l'usage des administrations douanières

IV.5.8. Annexes (pour mémoire)

PARTIE V — PLAN DE CONTINUITÉ DES OPÉRATIONS POUR LE TRANSIT COMMUN/DE L'UNION

Chapitre 1 — Introduction

Le plan de continuité des opérations décrit dans cette partie régit des situations dans lesquelles le système informatique des douanes ou de l'opérateur n'est pas disponible.

Le recours au plan de continuité des opérations fait l'objet de plusieurs **règles générales importantes**:

- les opérations de transit dans le cadre du nouveau système de transit informatisé (NSTI) et d'un plan de continuité des opérations devraient être considérées comme des procédures nettement distinctes. En d'autres termes, tous les mouvements engagés et réalisés avec succès dans le NSTI doivent être également achevés dans le NSTI, et tous les mouvements commencés dans le cadre du plan de continuité des opérations doivent être achevés conformément aux dispositions régissant l'utilisation de ce plan;
- lorsque la décision d'avoir recours à un plan de continuité des opérations est prise, il est important de veiller à ce que toute déclaration introduite dans le NSTI, mais dont le traitement n'a pas été poursuivi en raison d'un dysfonctionnement du système informatique, soit annulée.

V.1.1. Principes généraux et réglementation

Les bases juridiques sont:

- l'article 26 de l'appendice I de la convention;
- l'article 6, paragraphe 3, point b), du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013) (CDU) ;
- l'article 291 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union (AE);
- l'annexe II de l'appendice I de la convention;
- l'annexe 72-04 de l'AE.

V.1.2. Déclaration de transit dans le cadre d'un plan de continuité des opérations

Le plan de continuité des opérations s'appuie sur des documents sur support papier utilisés comme déclarations de transit.

V.1.3. Cachet en cas de plan de continuité des opérations

La déclaration de transit sur support papier utilisée pour un plan de continuité des opérations doit être reconnaissable par toutes les parties participant à l'opération de transit afin d'éviter les problèmes au(x) bureau(x) de douane de passage et au bureau de douane de destination.

À cette fin, le fait qu'un plan de continuité des opérations est appliqué doit être indiqué sur les exemplaires de la déclaration de transit sur support papier à l'aide d'un cachet (dimensions: 26 x 59 mm) apposé dans la case A du document administratif unique (DAU) ou dans la case relative au numéro de référence maître (MRN) du document d'accompagnement transit (TAD). Le cachet peut être préimprimé sur le DAU ou le TAD.

- Le document doit être visé soit par le bureau de douane de départ dans lequel la procédure normale est utilisée, soit par l'expéditeur agréé lorsqu'il s'agit d'une procédure simplifiée.
- Voir annexe V.1.8.1 pour le cachet du plan de continuité des opérations dans les différentes langues.

Veillez noter que deux types de cachets sont acceptables — l'ancien cachet introduit par le règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaire et le nouveau cachet introduit par le CDU. Les anciens cachets peuvent être utilisés jusqu'à épuisement des stocks.

V.1.4. Panne temporaire du NSTI au bureau de douane de départ

Les conditions exactes dans lesquelles l'autorité compétente a recours au plan de continuité des opérations relèvent de la responsabilité de chaque administration nationale. Ces conditions doivent, toutefois, être fixées à l'avance et être communiquées aux opérateurs économiques ou être mises à leur disposition.

V.1.5. Panne temporaire du système informatique utilisé par le titulaire du régime

Les cas suivants sont couverts par ce point:

- le système informatique utilisé par le titulaire du régime est indisponible;
- la connexion électronique entre le système informatique utilisé par le titulaire du régime et le NSTI est indisponible.

Tout recours au plan de continuité des opérations doit être approuvé au préalable par les autorités douanières. Afin d'obtenir cette approbation, le titulaire du régime, qu'il utilise la procédure normale ou la procédure simplifiée, doit notifier aux douanes par télécopieur, courrier électronique ou d'autres moyens, la raison du plan de continuité des opérations et la date de lancement.

Lorsque les autorités douanières sont certaines de l'indisponibilité réelle du système, elles font savoir au titulaire du régime qu'elles donnent leur accord pour l'utilisation du plan de continuité des opérations. En outre, elles peuvent demander une preuve ou procéder à des contrôles. Toutefois, les autorités douanières refuseront de donner leur accord en cas d'annonces systématiques d'indisponibilité par le même titulaire du régime.

L'autorité douanière vérifiera le recours au plan de continuité des opérations afin d'éviter son utilisation abusive.

Si un expéditeur agréé réalise plus de 2 % de ses déclarations annuelles dans le cadre d'un plan de continuité des opérations en raison de la panne du système informatique ou de l'indisponibilité de la connexion électronique entre le système informatique et le NSTI, l'autorisation sera révisée afin d'évaluer si toutes les conditions nécessaires pour le recours au plan de continuité des opérations sont encore remplies.

V.1.6. Procédures

V.1.6.1. Départ — procédure normale

Dans le cadre de la procédure normale, le titulaire du régime doit remplir une déclaration de transit sur support papier et la présenter en même temps que les marchandises au bureau de douane de départ.

Pour de plus amples informations, voir points V.2 et V.3.

L'opération de transit doit être terminée et apurée sur la base de la déclaration papier.

DOUANES

Lorsque la décision d'avoir recours au plan de continuité des opérations est prise, il est important de veiller à ce que toute déclaration introduite dans le NSTI, mais dont le traitement n'a pas été poursuivi en raison d'un dysfonctionnement du système, **soit invalidée**. Les opérateurs économiques sont tenus de fournir toutes les informations utiles aux autorités compétentes chaque fois qu'ils soumettent une déclaration dans le système, mais qu'ils recourent par la suite à un plan de continuité des opérations.

En pareil cas, toute donnée de transit accompagnée du numéro de référence local (NRL) ou du MRN attribué à l'opération de transit doit être supprimée du NSTI.

V.1.6.2. Départ — expéditeur agréé

L'approbation des autorités douanières concernant la décision de recourir à un plan de continuité des opérations peut être notifiée de la manière convenue à l'avance entre l'expéditeur agréé et lesdites autorités.

Le titulaire du régime doit remplir une déclaration de transit sur support papier.

Pour plus d'informations, voir point VI.3.3.3.2.

Lorsque le système informatique de l'expéditeur agréé fonctionne de nouveau, cette personne doit en faire part aux autorités douanières et communiquer, s'il y a lieu, des informations sur les documents papier utilisés.

V.1.6.3. Destination — procédure normale

Lorsque les marchandises ont été placées sous le régime du transit dans le NSTI au bureau de douane de départ et que le système du bureau de douane de destination est indisponible à l'arrivée des marchandises, le bureau de douane de destination doit mettre fin à la procédure sur la base du TAD et apporter les annotations nécessaires dans le NSTI lorsqu'il est de nouveau disponible. Cela permet au bureau de douane de départ d'apurer le régime.

En l'absence d'irrégularités, le bureau de douane de destination doit fournir au titulaire du régime ou au transporteur la preuve alternative que la procédure a pris fin. Pour de plus amples informations, voir point V.6.4.2.

V.1.6.4. Destination — destinataire agréé

En cas de panne du NSTI à destination, les destinataires agréés suivront les procédures applicables au destinataire agréé conformément à la partie VI.

V.1.7. Instructions nationales spécifiques (réservé)

V.1.8. Partie réservée à l'usage des administrations douanières

V.1.9. Annexes

V.1.9.1. Cachet utilisé pour le plan de continuité des opérations

A) Le cachet utilisé avant et après le 1^{er} mai 2016 (jusqu'à épuisement des stocks)

bg:	NCTS АВАРИЙНА ПРОЦЕДУРА <i>НЯМА НАЛИЧНИ ДАННИ В СИСТЕМАТА</i> <i>ЗАПОЧНАТА НА _____</i> <i>(Дата/час)</i>	
CH:	NCTS FALLBACK PROCEDURE <i>NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM</i> <i>INITIATED ON _____</i> <i>(Date/hour)</i>	
cs:	NCTS HAVARIJNÍ POSTUP <i>DATA NEJSOU V SYSTÉMU</i> <i>ZAHÁJEN DNE _____</i> (Datum/hodina)	
da:	NCTS NØDPROCEDURE <i>INGEN DATA TILGÆNGELIGE I SYSTEMET</i> <i>PÅBEGYNDT DEN _____</i> <i>(Dato/klokkeslæt)</i>	
de:	NCTS NOTFALLVERFAHREN <i>KEINE DATEN IM SYSTEM VERFÜGBAR</i> <i>Begonnen am _____</i> (Datum/Uhrzeit) Ticket-Nr: _____	
el:	ΕΚΤΑΚΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ NCTS <i>ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΕΝ ΔΙΑΘΕΤΕΙ ΚΑΝΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟ</i> <i>ΑΡΧΙΣΕ ΣΤΙΣ _____</i> (Ημερομηνία/ώρα)	
en:	NCTS FALLBACK PROCEDURE <i>NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM</i> <i>INITIATED ON _____</i> <i>(Date/hour)</i>	
es:	PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIA PARA CASOS DE FALLO DEL NCTS <i>DATOS NO DISPONIBLES EN EL SISTEMA</i> <i>INICIADO EL _____</i> <i>(Fecha/hora)</i>	
et:	NCTS ASEENDUSTOIMING Süsteemi andmed ei ole kättesaadavad Algatatud _____ (Kuup/kellaaeg)	
fi:	NCTS-VARAMENETTELY <i>JÄRJESTELMÄ EI KÄYTETTÄVISSÄ</i> <i>ALOITETTU _____</i> <i>(pvm/kellonaika)</i>	

- fr: **PROCÉDURE DE SECOURS NSTI**
*AUCUNE DONNÉE DISPONIBLE DANS LE SYSTÈME
ENGAGÉE LE _____
(Date/heure)*
- hu: **NCTS TARTALÉK ELJÁRÁS**
*NINCS ELÉRHETŐ ADAT A RENDSZERBEN
INDÍTVÁ _____
(Dátum/óra)*
- is:
- it: **PROCEDURA DI RISERVA DEL NCTS**
*DATI NON DISPONIBILI NEL SISTEMA
AVVIATA IL _____
(Data/ora)*
- lt: **NCTS ATSARGINĖ PROCEDŪRA**
*SISTEMOJE DUOMENŲ NĖRA
PRADĖTA _____
(data/valanda)*
- lv: **DTKS ALTERNATĪVĀ PROCEDŪRA**
*DATI SISTĒMĀ NAV PIĒEJAMI
UZSĀKTS _____
(Datums/stunda)*
- mk: **НКТС РЕЗЕРВНА ПОСТАПКА**
*ТРАНЗИТ ВО УНИЈАТА/ЗАЕДНИЧКИ ТРАНЗИТ
НЕМА ДОСТАПНИ ПОДАТОЦИ ВО СИСТЕМОТ
ЗАПОЧНАТО НА _____
(datum/час)*
- mt: **PROCĊDURA TA' RIŻERVA NCTS**
*L-EBDA DEJTA DISPONIBBLI FIS-SISTEMA
MIBDIJA FI _____
(Data/hin)*
- nl: **NOODPROCEDURE NCTS**
*GEGEVENS NIET BESCHIKBAAR IN HET SYSTEEM
BEGONNEN OP _____
(Datum/uur)*
- no: **NCTS FALLBACK PROCEDURE**
*NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM
INITIATED ON _____
(Date/hour)*
- pl: **PROCEDURA AWARYJNA NCTS**
*DANE NIE SĄ DOSTĘPNE W SYSTEMIE
OTWARTO W DNIU _____
(data/godzina)*

pt: **PROCEDIMENTO DE CONTINGÊNCIA EM CASO DE FALHA DO NSIT**
DADOS NÃO DISPONÍVEIS NO SISTEMA
INICIADO A _____
(Data/hora)

ro: **PROCEDURA DE REZERVĂ NCTS**
NICIO DATA DISPONIBILĂ ÎN SISTEM
INIȚIATĂ LA _____
(Data/ora)

si: **ALTERNATIVNI POSTOPEK NCTS**
PODATKI V SISTEMU NISO NA VOLJO
ZAČETO DNE _____
(Datum/ura)

sk: **NCTS HAVARIJNÝ STAV**
V SYSTÉME NIE SÚ K DISPOZÍCII ŽIADNE ÚDAJE
SPUSTENÝ _____
(Dátum/hodina)

sr: **NCTS РЕЗЕРВНИ ПОСТУПАК**
ТРАНЗИТ УНИЈЕ/ЗАЈЕДНИЧКИ ТРАНЗИТ
У СИСТЕМУ НЕМА ДОСТУПНИХ ПОДАТАКА
ПОКРЕНУТО ДАНА _____
(datum/час)

sv: **RESERVROUTIN NÄR NCTS INTE FUNGERAR**
INGA DATA TILLGÄNGLIGA I SYSTEMET
INLEDD DEN _____
(Datum/klockslag)

hr: **Cachet**



tr: **NCTS KAĞIT USULÜ**
BİRLİK TRANSİTİ/ORTAK TRANSİT
SİSTEMDE VERİ BULUNMAMAKTADIR
.....'DE BAŞLATILMIŞTIR
(Tarih/Saat)

B) Le nouveau cachet utilisé à partir du 1^{er} mai 2016

bg:

TALITLUSPIDEVUSE PROTSEDUUR
LIIDU TRANSIIDIPROTSEDUUR/ÜHIS
TRANSIIDIPROTSEDUUR
SÜSTEEMI ANDMED EI OLE KÄTTESAADAVAD
ALGATATUD _____
(Kuupäev/kellaeg)

cs:

ZÁLOŽNÍ POSTUP
TRANZITNÍ REŽIM UNIE/SPOLEČNÝ TRANZITNÍ
REŽIM
DATA NEJSOU V SYSTÉMU
ZAHÁJEN DNE _____
(datum/hodina)

da:

BEREDSKABSPROCEDURE
EU-FORSENDELSE/FÆLLES FORSENDELSE
INGEN TILGÆNGELIGE DATA I SYSTEMET
INDLEDT DEN _____
(Dato/tidspunkt)

de:

BETRIEBSKONTINUITÄTSVERFAHREN
UNIONSVERSANDVERFAHREN/GEMEINSAMES
VERSANDVERFAHREN
KEINE DATEN IM SYSTEM VERFÜGBAR
EINGELEITET AM _____
(Datum/Uhrzeit)

el:

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ
ΕΝΩΣΙΑΚΗ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ/ΚΟΙΝΗ
ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΤΟ
ΣΥΣΤΗΜΑ
ΕΝΑΡΞΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΣΤΙΣ _____
(Ημερομηνία/ώρα)

en:

BUSINESS CONTINUITY PROCEDURE
UNION TRANSIT/COMMON TRANSIT
NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM
INITIATED ON _____
(Date/hour)

es:

**PROCEDIMIENTO DE CONTINUIDAD DE LAS
ACTIVIDADES**
TRÁNSITO DE LA UNIÓN/TRÁNSITO COMÚN
DATOS NO DISPONIBLES EN EL SISTEMA
INICIADO EL _____
(Fecha/hora)

et:

TALITLUSPIDEVUSE PROTSEDUUR
LIIDU TRANSIIDIPROTSEDUUR/ÜHIS
TRANSIIDIPROTSEDUUR
SÜSTEEMI ANDMED EI OLE KÄTTESAADAVAD
ALGATATUD _____
(Kuupäev/kellaeg)

fi:

**TOIMINNAN JATKUVUUTTA KOSKEVA
MENETTELY**
UNIONIN PASSITUS / YHTEINEN PASSITUS
JÄRJESTELMÄSSÄ EI OLE TIETOJA
ALOITETTU _____
(Pvm/kellonaika)

fr:

PLAN DE CONTINUITÉ DES OPÉRATIONS
TRANSIT DE L'UNION/TRANSIT COMMUN
AUCUNE DONNÉE DISPONIBLE DANS LE
SYSTÈME
ENGAGÉE LE _____
(Date/heure)

hr:

**POSTUPAK OSIGURAVANJA KONTINUITETA
POSLOVANJA**
PROVOZ UNIJE / ZAJEDNIČKI PROVOZ
PODACI NISU RASPOLOŽIVI U SUSTAVU
POKRENUT DANA _____
(Datum/sat)

hu:

ÜZLETMENET-FOLYTONOSSÁGI ELJÁRÁS
UNIÓS/EGYSÉGES ÁRUTOVÁBBÍTÁS
A RENDSZERBEN NEM ÁLL RENDELKEZÉSRE
ADAT
KEZDŐIDŐPONT _____
(Nap/óra)

is:

it:

PROCEDURA DI CONTINUITÀ OPERATIVA
TRANSITO UNIONALE/TRANSITO COMUNE
NESSUN DATO DISPONIBILE NEL SISTEMA
AVVIATA IL _____
(Data/ora)

lt:

VEIKLOS TĘSTINUMO PROCEDŪRA
SAJUNGOS TRANZITAS/BENDRASIS TRANZITAS
SISTEMOJE DUOMENŲ NĖRA
PRADĖTA _____
(Data ir laikas)

lv:

DARBĪBAS NEPĀRTRUKTĪBAS PROCEDŪRA
SAVIENĪBAS TRANŽĪTS /KOPĒJAIS TRANŽĪTS
DATI SISTĒMĀ NAV PIEEJAMI
SĀKUMA DATUMS _____
(Datums/laiks)

mk:

**ПОСТАПКА ЗА ОБЕЗБЕДУВАЊЕ НА
КОНТИНУИТЕТ ВО РАБОТЕЊЕТО
ТРАНЗИТ НА УНИЈАТА/ЗАЕДНИЧКИ ТРАНЗИТ
НЕМА ДОСТАПНИ ПОДАТОЦИ ВО СИСТЕМОТ
ЗАПОЧНАТО НА _____
(datum/час)**

mt:

**IL-PROCĊEDURA TAL-KONTINWITÀ
TAL-OPERAT**
IT-TRANŻITU TAL-UNJONI/IT-TRANŻITU KOMUNI
L-EBDA DEJTA DISPONIBBLI FIS-SISTEMA
INBDIET NHAR _____
(Id-data/il-hin)

nl:

BEDRIJESCONTINUÏTEITSPROCEDURE
UNIEDOUANEVERVOER/GEMEENSCHAPPELIJK
DOUANEVERVOER
GEEN GEGEVENS BESCHIKBAAR IN HET
SYSTEEM
BEGONNEN OP _____
(Datum/uur)

no:

BUSINESS CONTINUITY PROCEDURE
UNION TRANSIT/COMMON TRANSIT
NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM
INITIATED ON _____
(Date/hour)

pl:

PROCEDURA CIĄGŁOŚCI DZIAŁANIA
PROCEDURA TRANZYTU UNIJNEGO/WSPÓLNA
PROCEDURA TRANZYTOWA
DANE NIE SĄ DOSTĘPNE W SYSTEMIE
OTWARTO W DNIU _____
(data/godzina)

pt:

**PROCEDIMENTO DE CONTINUIDADE DAS
ATIVIDADES**
TRÂNSITO DA UNIÃO/TRÂNSITO COMUM
DADOS NÃO DISPONÍVEIS NO SISTEMA
INICIADO EM _____
(Data/hora)

ro:

**PLANUL DE ASIGURARE A CONTINUITĂȚII
ACTIVITĂȚII**
TRANZIT UNIONAL/TRANZIT COMUN
NU EXISTĂ DATE DISPONIBILE ÎN SISTEM
INIȚIAT LA DATADE _____
(Data/ora)

sk:

**PLÁN NA ZABEZPEČENIE KONTINUITY
ČINNOSTÍ**
COLNÝ REŽIM TRANZITU ÚNIE/SPOLOČNÝ
TRANZITNÝ REŽIM
V SYSTÉME NIE SÚ DOSTUPNÉ ŽIADNE ÚDAJE
ZAČATÝ _____
(dátum/hodina)

sl:

POSTOPEK NEPREKINJENEGA POSLOVANJA
TRANZIT UNIJE / SKUPNI TRANZIT
PODATKI V SISTEMU NISO NA VOLJO
SPROŽEN DNE _____
(Datum/ura)

sr: OSIGURANJE KONTINUITETA POSTUPKA
TRANZIT UNIJE/ZAJEDNIČKI TRANZIT
U SISTEMU NEMA DOSTUPNIH PODATAKA
POKRENUTO DANA _____
(datum/čas)

sv:

KONTINUITETSPLAN
UNIONSTRANSITERING/GEMENSAM
TRANSITERING
INGA DATA ÄR TILLGÄNGLIGA I SYSTEMET
INLEDD DEN _____
(Datum/klockslag)

tr:

İŞ SÜREKLİLİĞİ USULÜ
BİRLİK TRANSİT/ORTAK TRANSİT
SİSTEMDE VERİ BULUNMAMAKTADIR
.....'DE BAŞLATILMIŞTIR
(Tarih/Saat)

Chapitre 2 — Instructions générales relatives au document administratif unique et au document d'accompagnement transit

Article 3, points c), d) et v), de l'appendice I de la convention La partie V concerne le plan de continuité des opérations, qui repose sur l'utilisation du DAU ou du TAD en tant que déclaration de transit sur support papier. Elle est divisée en six chapitres.

Article 5, Le chapitre 3 traite de la procédure normale de déclaration de transit.

paragraphe 12, et article 6, Le chapitre 4 traite des formalités à accomplir au bureau de douane de départ.

paragraphe 3, point b), du CDU Le chapitre 5 traite des incidents susceptibles de survenir durant le transport.

Le chapitre 6 traite des formalités à accomplir au bureau de douane de destination.

Note

Il est important de noter que l'expression «**déclaration de transit**» a deux sens. On entend par «**déclaration de transit**», d'une part, la déclaration par laquelle une personne indique, en bonne et due forme, qu'elle souhaite placer des marchandises sous le régime du transit et, d'autre part, le document utilisé en tant que déclaration de transit, à savoir les «**exemplaires du DAU ou du TAD**» requis. Dans les chapitres ci-après, l'expression est utilisée dans sa première acception, le formulaire requis étant le DAU ou le TAD.

Chapitre 3 — Déclaration normale de transit

V.3.1. Introduction

Ce chapitre décrit le plan de continuité des opérations, qui repose sur l'utilisation du DAU ou du TAD en tant que déclaration de transit sur support papier.

Le point V.3.2 décrit les principes généraux et la réglementation applicables aux déclarations normales de transit.

Le point V.3.3 décrit la procédure normale de déclaration de transit, du chargement des marchandises à l'établissement et à la signature de la déclaration.

Le point V.3.4 traite des situations particulières concernant la procédure de déclaration de transit.

Le point V.3.5 couvre les exceptions aux règles générales.

Le point V.3.6 est réservé aux instructions nationales spécifiques.

Le point V.3.7 est réservé à l'usage des administrations douanières.

Le point V.3.8 contient les annexes du chapitre 3.

V.3.2. Principes généraux et réglementation

La déclaration de transit sur support papier est la déclaration en douane plaçant des marchandises sous le régime de transit. Elle peut être déposée sous les formes suivantes:

- un DAU; ou
- un DAU imprimé sur un papier ordinaire par le système informatique de l'opérateur économique; ou
- un TAD complété, s'il y a lieu, par la liste d'articles (LDA).
Dans ce cas, le MRN ne figure pas sur le TAD.

Les bases juridiques sur lesquelles repose la déclaration de transit sous la forme d'un DAU ou d'un TAD sont:

- la convention DAU;
- l'appendice I de la convention:
 - ✓ l'article 3, points c) et v), et l'article 26;
- l'appendice III de la convention:
 - ✓ le titre II, articles 5 et 6,
 - ✓ les annexes A3, A4, A5 et A6,
 - ✓ les annexes B1, B4, B5 et B6;
- l'article 5, paragraphe 12, et l'article 6, paragraphe 3, point b), du CDU;
- les appendices B1 à B6, C1, D1, F1 et F2 de l'annexe 9 du TDA;
- l'annexe 72-04, chapitres III et IV, de l'AE.

V.3.3. Procédure de déclaration

Le présent point fournit des informations sur:

- les déclarations de transit sur support papier sous la forme de DAU et de formulaires complémentaires DAU BIS (point V.3.3.1);
- les listes de chargement, forme et utilisation (point V.3.3.2);
- les déclarations de transit sur support papier sous la forme de TAD (point V.3.3.3);
- les envois mixtes (point V.3.3.4);
- la signature de la déclaration de transit (point V.3.3.5).

V.3.3.1. Déclaration de transit sur support papier

V.3.3.1.1. Formulaires de déclaration de transit sur support papier au moyen du DAU et manière de les compléter

Le DAU se compose de feuillets numérotés comme suit:

- une liasse de huit feuillets numérotés consécutivement (exemplaires n^{os} 1 à 8); ou
- une liasse de quatre feuillets numérotés consécutivement (exemplaires 1/6, 2/7, 3/8 et 4/5).

Le DAU peut être accompagné, si nécessaire, de feuillets complémentaires (exemplaires DAU BIS) ou de listes de chargement. Les exemplaires DAU BIS sont numérotés de la même manière que les liasses normales:

- une liasse de huit feuillets composée des exemplaires n^{os} 1 BIS à 8 BIS;
- une liasse de quatre feuillets composée des exemplaires 1/6 BIS, 2/7 BIS, 3/8 BIS et 4/5 BIS.

Pour de plus amples informations sur les listes de chargement, voir point V.3.3.1.2.

Pour la déclaration de transit sur support papier, trois feuillets du DAU doivent être utilisés, à savoir les exemplaires n^{os} 1, 4 et 5:

- l'exemplaire n^o 1 est conservé par le bureau de douane de départ auprès duquel la déclaration est enregistrée;
- l'exemplaire n^o 4 accompagne les marchandises jusqu'au bureau de douane de destination, qui le conserve;
- l'exemplaire n^o 5 accompagne les marchandises jusqu'au bureau de douane de destination, qui le renvoie au pays de départ une fois le régime de transit achevé.

Lorsque la déclaration de transit sur support papier est établie sur des formulaires provenant d'un jeu de quatre feuillets, deux liasses sont nécessaires: les exemplaires n^{os} 1 et 4 sont pris dans la première et l'exemplaire n^o 5 dans la seconde. Dans chaque liasse, les exemplaires non utilisés doivent être signalés en barrant leur numéro dans la marge. Par exemple, si sur l'exemplaire 1/6, le chiffre 6 est barré, il faut comprendre que le feuillet est utilisé en tant qu'exemplaire n^o 1.

Titre I, articles 5 et 6 de l'appendice III de la convention

Les formulaires du DAU utilisés en tant que déclaration de transit doivent remplir les exigences techniques exposées ci-après, sauf si la déclaration est effectuée au moyen du système informatique de l'opérateur économique.

Annexe II de la convention DAU

Appendices B1 à B6, C1 et D1 de l'annexe 9 du TDA

La règle générale veut que les déclarations de transit sur support papier soient établies par écrit sur un DAU, remplies à la main (en veillant à ce qu'elles le soient de manière lisible, à l'encre et en lettres majuscules d'imprimerie) ou imprimées par un système informatisé de l'opérateur économique. Toutefois, il peut être permis d'imprimer le DAU à l'aide de systèmes de traitement de données officiels ou privés, si nécessaire sur papier ordinaire, pour autant que certaines conditions soient remplies (pour plus de détails, voir appendice C1 de l'annexe 9 du TDA/annexe B6 de l'appendice III de la convention).

Appendice 3 de l'annexe II de la convention DAU

Pour établir une déclaration de transit sur support papier, toutes les cases obligatoires de la liasse d'exemplaires du DAU doivent être remplies; les autres sont facultatives.

Annexe B6 de l'appendice III de la convention

Seul le premier formulaire du DAU doit être rempli. Étant donné qu'il doit être autocopiant, les données apparaîtront sur les autres exemplaires.

Appendice C1 de l'annexe 9 du TDA

Les déclarations de transit doivent être établies dans une des langues officielles des parties contractantes acceptée par les autorités compétentes du pays de départ.

Afin d'éviter les retards au bureau de douane de départ/destination (ou au bureau de douane de passage), il importe que les opérateurs économiques remplissent correctement le DAU.

Le bureau de douane de départ est tenu de veiller à ce que le DAU soit correctement et lisiblement rempli et qu'une empreinte du cachet du bureau de départ soit apposée avec netteté sur la déclaration.

DOUANES

Les cases du DAU désignées par les majuscules B, C, D(/J), E(/J), F, G et I doivent être remplies par les autorités douanières. Toutefois, la partie gauche de la case I peut également être utilisée par le destinataire agréé.

Appendice 3 de l'annexe II de la convention DAU

Appendice C1 de l'annexe 9 du TAD

Article 173 du CDU

Article 31 de l'appendice I de la convention

Les ratures et les surimpressions ne sont pas autorisées. Toutes les rectifications doivent être effectuées en biffant les indications erronées et en ajoutant, si nécessaire, les indications voulues. Elles doivent être paraphées par leur auteur et visées par les autorités douanières. S'il y a lieu, les autorités douanières peuvent exiger la soumission d'une nouvelle déclaration.

Toutefois, aucune rectification n'est permise dès lors que les autorités compétentes ont signifié, après avoir reçu la déclaration de transit, leur intention d'examiner les marchandises, ont établi que les données fournies n'étaient pas correctes ou ont déjà octroyé la mainlevée des marchandises aux fins du transit.

Le DAU peut être accompagné, si nécessaire, d'un ou de plusieurs feuillets complémentaires dénommés exemplaires DAU BIS.

Les exemplaires DAU BIS peuvent être utilisés dans les cas suivants:

Appendice 3 de l'annexe I de la convention DAU

Appendice B3 de l'annexe 9 du TDA

- lorsque la déclaration de transit porte sur plus d'un article; ou
- lorsqu'un envoi contient à la fois des marchandises T1, T2 et T2F.

Les exemplaires DAU BIS sont alors utilisés (comme des listes de chargement) pour fournir des informations détaillées sur le statut douanier des différentes marchandises (T1, T2 ou T2F) et le DAU fournit également un résumé des exemplaires DAU BIS utilisés pour les marchandises de chaque statut.

Les exemplaires DAU BIS font partie de la déclaration de transit et doivent satisfaire aux mêmes exigences techniques.

Ils doivent être remplis conformément aux instructions données pour compléter le DAU.

Note: il n'est pas permis de combiner l'utilisation d'exemplaires DAU BIS et de listes de chargement.

V.3.3.1.2. Listes de chargement, formulaire et manière de les compléter

Annexes B4 et B5 de l'appendice III de la convention

Annexe 11 du TDA

Des listes de chargement peuvent être utilisées en tant que partie descriptive du DAU servant de déclaration de transit.

L'utilisation de listes de chargement n'affecte pas les obligations liées à la procédure d'expédition/d'exportation ou à toute procédure en

Chapitres III et
IV de
l'annexe 72-04 de
l'AE

vigueur dans le pays de destination concerné ou relative aux formulaires utilisés pour ces formalités.

Seul le recto du formulaire peut être utilisé comme liste de chargement.

Les listes de chargement doivent être établies en un même nombre d'exemplaires que la déclaration de transit à laquelle elles se rapportent.

OPÉRATEUR

1. Tout article inscrit sur la liste de chargement doit être précédé d'un numéro d'ordre.
2. Chaque article doit être suivi, si nécessaire, de toute référence requise par la législation, en particulier les références aux documents, certificats et autorisations présentés.
3. Immédiatement au-dessous de la dernière inscription, une ligne horizontale doit être tracée et les espaces non utilisés doivent être bâtonnés de façon à rendre impossible toute adjonction ultérieure.
4. Lorsque des listes de chargement sont utilisées pour l'envoi de plusieurs types de marchandises, la case n° 31 «Colis et désignation des marchandises» du DAU ne doit pas être utilisée pour indiquer les marques et numéros, le nombre et la nature des colis, ni la désignation des marchandises. En revanche, il doit y être indiqué, en tant que de besoin, le numéro de série et le code (T1, T2 ou T2F) des listes de chargement jointes en annexe.

DOUANES

Le bureau de douane de départ doit inscrire le numéro d'enregistrement sur la liste de chargement. Ce numéro est le même que celui du DAU associé. Il est apposé, soit au moyen d'un cachet incorporant le nom du bureau de douane de départ, soit à la main. Dans ce dernier cas, le cachet officiel dudit bureau doit accompagner le numéro. La signature du fonctionnaire des douanes est, cependant, facultative.

Les autorités compétentes peuvent autoriser le titulaire du régime à utiliser des listes de chargement spéciales qui ne satisfont pas aux exigences susmentionnées applicables aux listes de chargement.

Ces listes peuvent uniquement être utilisées:

- si elles sont émises par des entreprises dont les écritures sont basées sur un système de traitement électronique des données;
- lorsqu'elles sont conçues et remplies de façon qu'elles puissent être exploitées sans difficulté par les autorités compétentes;
- lorsqu'elles comprennent, pour chaque article, les informations requises dans les listes de chargement standard.

Lorsque plusieurs listes de chargement accompagnent un même DAU, chacune doit porter un numéro de série attribué par le titulaire du régime. Le nombre total de listes de chargement jointes au DAU figure dans la case n° 4 «Listes de chargement» de ce dernier.

V.3.3.1.3. Formulaire de déclaration de transit sur support papier au moyen du TAD et manière de le compléter

Annexes A3, A4, A5 et A6 de l'appendice III de la convention

Le TAD peut être utilisé en tant que déclaration de transit sur support papier et complété, le cas échéant, par la LDA.

Appendices F1 et F2 de l'annexe 9 du TDA

Le TAD doit être rempli soit par écrit à la main (en veillant à ce qu'il le soit de manière lisible, à l'encre et en lettres majuscules d'imprimerie), soit imprimé par un système informatisé de l'opérateur économique. Toutes les cases obligatoires pour la déclaration de transit doivent être remplies conformément à l'annexe B6 de l'appendice III de la convention/appendice C1 de l'annexe 9 du TDA.

Lorsque le TAD est utilisé comme déclaration de transit sur support papier, aucun MRN n'est attribué à l'opération de transit. Au lieu de cela, le numéro national de référence pour le plan de continuité des opérations est utilisé et introduit dans le coin supérieur droit du TAD.

Lorsqu'une opération de transit couvre plus d'un article, une ou plusieurs listes d'articles doivent être jointes au TAD. La LDA doit porter le même numéro de référence de déclaration de transit que celui figurant sur le TAD auquel elle se rapporte. La LDA doit être remplie conformément à l'annexe A5 de l'appendice III de la convention/appendice F2 de l'annexe 9 du TDA

Une LDA peut contenir plusieurs articles (les cases peuvent être agrandies verticalement). Le nombre maximal d'articles par déclaration de transit est de 99.

V.3.3.1.4. Envois mixtes

*Article 28 de
l'appendice I de la
convention*

*Article 294 de l'AE
Appendice D1*

*de l'annexe 9 du
TDA*

Annexe B de l'AE

Dans le cas d'envois comprenant à la fois des marchandises non Union européenne (UE ou Union) circulant sous le régime de transit T1 et des marchandises de l'Union circulant sous le régime de transit T2/T2F sous couverture d'une seule déclaration de transit, le DAU sera accompagné d'exemplaires DAU BIS (voir point V.3.3.2.2) ou de listes de chargement (voir point V.3.3.2.3) séparés. Le DAU fournit les informations communes, ainsi qu'un résumé des exemplaires DAU BIS ou des listes de chargement utilisés pour les marchandises de différents statuts. Chaque exemplaire DAU BIS ou liste de chargement couvre des marchandises de même statut douanier. Le code «T» est apposé dans la case n° 1, sous-division 3, du DAU; le code «T1 bis», «T2 bis» ou «T2F bis», selon le cas, est apposé dans la case n° 1, sous-division 3 «Déclaration», des exemplaires DAU BIS.

Lorsque le TAD est utilisé en tant que déclaration de transit sur support papier, le code «T-» doit être apposé dans la sous-case droite de la case n° 1, et pour chaque élément de la LDA, le code correspondant (T1, T2 ou T2F) doit être indiqué dans la case n° 1/3.

Sauf en cas d'envoi mixte, toutes les cases n° 31 «Désignation des marchandises» qui ne sont pas utilisées doivent être biffées de façon à empêcher leur utilisation ultérieure.

Un DAU ou un TAD distinct peut également être rempli (par exemple: un DAU/TAD T1 pour les marchandises non Union et un DAU/TAD T2 ou T2F pour les marchandises de l'Union).

Note: il est possible que des marchandises de l'Union non placées sous le régime de transit (et circulant sur le territoire douanier de l'Union) soient transportées par le même moyen de transport que des marchandises placées sous le régime de transit. Dans ce cas, la déclaration de transit couvre uniquement les marchandises placées sous le régime de transit.

V.3.3.1.5. Signature de la déclaration de transit

*Annexe II de
l'appendice I de la
convention*

*Annexe 72-04 de
l'AE*

En signant la déclaration de transit, le titulaire du régime assume la responsabilité de l'exactitude des informations présentées, de l'authenticité des documents joints et du respect de toutes les obligations liées au placement des marchandises sous le régime de transit.

OPÉRATEUR

Le titulaire du régime ou son représentant doit apposer sa signature sur la déclaration de transit dans la case n° 50 du DAU ou du TAD.

*Annexe II de
l'appendice I de la
convention*

L'expéditeur agréé peut être autorisé à ne pas signer les déclarations de transit revêtues du cachet spécial. Cette autorisation est accordée à condition que l'expéditeur agréé ait, au préalable, remis à l'autorité douanière un engagement écrit par lequel il se reconnaît le titulaire du régime pour toutes opérations de transit effectuées sous le couvert de déclarations de transit revêtues du cachet spécial.

*Annexes B6 et B9
de l'appendice III
de la convention*

*Annexe 72-04 de
l'AE*

Les déclarations de transit non signées doivent porter, dans la case réservée à la signature du titulaire du régime, la mention: «Dispense de signature — 99 207».

Pour de plus amples informations sur cette procédure, considérée comme une simplification de la procédure normale de transit, voir partie VI.

V.3.4. Cas particuliers (pour mémoire)

V.3.4.1. Règles applicables aux marchandises pourvues d'emballages

Pour de plus amples informations, voir point IV.1.5.1.

V.3.4.2. Marchandises accompagnant les voyageurs ou contenues dans leurs bagages

Pour de plus amples informations, voir point IV.1.5.2.

V.3.4.3. Transport de marchandises de l'Union à destination ou à partir d'un pays de transit commun ou via un de ces pays

Pour de plus amples informations, voir point IV.1.5.3.

V.3.4.4. Duplicata

En cas de vol, perte ou destruction d'une déclaration de transit ou d'un document T2L/T2LF, le bureau de douane qui a délivré le document original peut délivrer un duplicata.

La partie intéressée qui demande le duplicata doit dûment justifier sa demande et s'engager par écrit à renvoyer l'original s'il est retrouvé.

Les expéditeurs agréés et les émetteurs agréés peuvent également délivrer un duplicata des déclarations de transit ou des documents T2L/T2LF, à condition:

- qu'ils aient délivré le document original;
- qu'ils aient présenté une demande dûment justifiée à l'autorité compétente sollicitant l'autorisation de délivrer un duplicata de l'original; et
- que l'autorité compétente ait accepté la demande.

Les autorités douanières devraient évaluer le risque d'abus et, en particulier, examiner les demandes récurrentes.

Le duplicata doit porter en caractères gras: i) la mention «DUPLICATA»; ii) le cachet du bureau de douane, de l'expéditeur agréé ou de l'émetteur agréé qui a délivré le duplicata; et iii) la signature de la personne compétente.

V.3.5. Exceptions (pour mémoire)

V.3.6. Instructions nationales spécifiques (réservé)

V.3.7. Partie réservée à l'usage des administrations douanières

V.3.8. Annexes

Chapitre 4 — Formalités au bureau de douane de départ

V.4.1. Introduction

Le point V.4.2 décrit les principes généraux régissant les formalités au bureau de douane de départ et fournit des informations générales sur les bases juridiques.

Le point V.4.3 décrit la procédure au bureau de douane de départ.

Le point V.4.4 traite des situations particulières.

Le point V.4.5 couvre les exceptions aux règles générales.

Le point V.4.6 est réservé aux instructions nationales spécifiques.

Le point V.4.7 est réservé à l'usage des administrations douanières.

Le point V.4.8 contient les annexes du chapitre 4.

V.4.2. Principes généraux et réglementation

Le régime de transit débute au bureau de douane de départ par la présentation de la déclaration de transit sur support papier (sous la forme d'un DAU ou du TAD) accompagné des marchandises.

Les bases juridiques sont les suivantes:

- l'article 26 de l'appendice I de la convention;
- l'article 6, paragraphe 3, point b), du CDU;
- l'article 291 de l'AE;
- l'annexe II de l'appendice I de la convention;
- l'annexe 72-04 de l'AE.

V.4.3. Description de la procédure au bureau de douane de départ

Le présent point fournit des informations sur:

- la présentation de la déclaration de transit sur support papier (point V.4.3.1);
- la constitution d'une garantie (point V.4.3.2);
- l'acceptation, l'enregistrement et l'annotation de la déclaration de transit sur support papier (point V.4.3.3);
- la rectification de la déclaration de transit sur support papier (point V.4.3.4);

- l'invalidation de la déclaration de transit sur support papier (point V.4.3.5);
- la vérification de la déclaration de transit sur support papier (point V.4.3.6);
- l'itinéraire (point V.4.3.7);
- le délai (point V.4.3.8);
- les mesures d'identification (point V.4.3.9);
- la mainlevée des marchandises aux fins du transit (point V.4.3.10).

V.4.3.1. Présentation de la déclaration de transit sur support papier

La déclaration de transit sur support papier et tous les documents d'accompagnement devraient être présentés avec les marchandises au bureau de douane de départ pendant ses horaires d'ouverture. Toutefois, à la demande du titulaire du régime, ils peuvent être présentés à d'autres moments ou en d'autres lieux agréés par le bureau de douane de départ.

OPÉRATEUR

Les documents suivants doivent être présentés au bureau de douane de départ:

- les exemplaires n^{os} 1, 4 et 5 du DAU dûment rempli. En cas d'utilisation d'exemplaires DAU BIS ou de listes de chargement, ceux-ci doivent être joints au DAU;
- deux exemplaires du TAD complété, le cas échéant, par une liste d'articles;
- une garantie (si nécessaire: voir partie III);
- d'autres documents, si requis.

DOUANES

Le bureau de douane de départ vérifiera:

- que les exemplaires n^{os} 1, 4 et 5 du DAU sont correctement remplis et qu'en cas d'utilisation d'exemplaires DAU BIS ou de listes de chargement, ceux-ci sont joints au DAU;
- que les deux exemplaires du TAD sont correctement remplis et qu'en cas d'utilisation d'une LDA, celle-ci est jointe au TAD;
- la validité et le montant de la garantie;
- les autres documents nécessaires.

V.4.3.2. Présentation d'une garantie

Article 9 de l'appendice I de la convention La constitution d'une garantie est requise pour engager un régime de transit (sauf en cas de dispense de garantie par la loi ou sur autorisation).

Article 89, paragraphe 2, du CDU Pour de plus amples informations sur les garanties, voir partie III du présent manuel.

DOUANES

Le bureau de douane de départ doit vérifier que:

- les détails de la garantie indiqués dans la case n° 52 du DAU ou du TAD correspondent aux originaux des documents de garantie présentés;
- le montant de la garantie est suffisant;
- la garantie est valide dans toutes les parties contractantes concernées par l'opération de transit;
- la garantie est constituée au nom du titulaire du régime identifié dans la case n° 50 du DAU ou du TAD;
- la garantie n'a pas expiré (les certificats TC31 et TC33 sont toujours valables);
- la période de validité d'un an à partir de la date d'émission n'a pas expiré (validité du titre TC32);
- la signature figurant dans la case n° 50 du DAU ou du TAD correspond à celle apposée au verso du certificat de garantie globale TC31 ou du certificat de dispense de garantie TC33.

Note: il convient de présenter les originaux des documents de garantie.

Dans le cas de garanties isolées sous la forme de titres, le titre de garantie isolée TC32 doit être conservé et joint à l'exemplaire n° 1 du DAU ou à un premier exemplaire du TAD.

Dans le cas de garanties isolées sous la forme d'un engagement, l'engagement doit être conservé et joint à l'exemplaire n° 1 du DAU ou à un premier exemplaire du TAD.

Dans le cas de garanties globales ou de dispenses de garantie, le certificat de garantie original (TC31 ou TC33) est restitué au déclarant.

V.4.3.3. Acceptation et enregistrement de la déclaration de transit

Articles 30 et 35 de l'appendice I de la convention Le bureau de douane de départ accepte la déclaration de transit pour autant:

- Articles 171 et 172 du CDU* • qu'elle contienne toutes les informations nécessaires aux fins du régime de transit commun/de l'Union;
- Article 143 de l'AD* • qu'elle soit accompagnée de tous les documents requis;
- que les marchandises auxquelles elle se rapporte soient présentées aux autorités douanières pendant les heures d'ouverture officielles.

Un DAU ou un TAD apparemment incorrect (ou incomplet) ne sera pas accepté.

Le bureau de douane de départ enregistrera la déclaration de transit en apposant un numéro d'enregistrement dans la case C «Bureau de départ» du DAU ou du TAD et en indiquant dans la case D(/J) «Contrôle par le bureau de départ» du DAU ou du TAD les inspections effectuées, les scellés apposés et le délai imparti. Il y apposera ensuite sa signature et son cachet.

Le système d'enregistrement des déclarations utilisé dans le plan de continuité des opérations doit être différent de celui du système NSTI.

Le bureau de douane de départ doit être compétent pour les opérations de transit ou le type de trafic concernés. Une liste des bureaux de douane compétents pour les opérations de transit est disponible à l'adresse suivante:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/customs-4/union-customs-code/national-customs-administrations_fr

V.4.3.4. Rectification de la déclaration de transit

Article 31 de l'appendice I de la convention Le titulaire du régime peut demander l'autorisation de rectifier la déclaration de transit après acceptation de celle-ci par les autorités douanières. La rectification ne peut avoir pour effet de faire porter la déclaration de transit sur des marchandises autres que celles qui en ont fait initialement l'objet.

Article 173 du CDU

Les rectifications doivent être effectuées en biffant les indications erronées et en ajoutant, si nécessaire, les indications voulues. Elles doivent être paraphées par le déclarant et visées par les autorités douanières. S'il y a lieu, les autorités douanières peuvent exiger le

dépôt d'une nouvelle déclaration. Les ratures ou les surimpressions ne sont pas autorisées.

Aucune rectification n'est permise dès lors que les autorités compétentes ont signifié, après avoir reçu la déclaration de transit, leur intention d'examiner les marchandises, ont établi que les données fournies n'étaient pas correctes ou ont déjà octroyé la mainlevée des marchandises aux fins du transit, sauf dans les cas relevant de l'article 173, paragraphe 3, du CDU.

Une déclaration de transit déposée au préalable mais non encore acceptée ne peut pas être rectifiée.

V.4.3.5. Invalidation de la déclaration de transit

*Article 32
de l'appendice I
de la convention*

Une déclaration de transit peut être invalidée par le bureau de douane de départ sur la base de la demande formulée par le déclarant uniquement avant la mainlevée des marchandises aux fins du transit. Le bureau de douane de départ informera en conséquence le déclarant sur le résultat de sa demande.

*Article 174 du
CDU*

*Article 148 de
l'AD*

Toutefois, lorsque le bureau de douane de départ a informé le déclarant de son intention de procéder à un examen des marchandises, la demande d'invalidation de la déclaration en douane ne peut être acceptée avant que cet examen n'ait eu lieu.

La déclaration de transit ne peut être invalidée après la mainlevée des marchandises, sauf dans des cas exceptionnels:

- lorsque des marchandises de l'Union ont été déclarées par erreur pour un régime douanier applicable aux marchandises non Union et que leur statut douanier de marchandises de l'Union a été démontré par la suite au moyen d'un document T2L ou T2LF ou d'un manifeste douanier des marchandises;
- lorsque les marchandises ont été déclarées par erreur dans plus d'une déclaration en douane.

Dans le cadre d'un plan de continuité des opérations de transit, il est important de veiller à ce que toute déclaration introduite dans le NSTI, mais dont le traitement n'a pas été poursuivi en raison d'un dysfonctionnement du système, soit invalidée.

Les opérateurs économiques sont tenus de fournir toutes les informations utiles aux autorités compétentes chaque fois qu'une

déclaration est soumise au NSTI et qu'ils recourent par la suite à un plan de continuité des opérations.

S'il y a lieu, les autorités douanières peuvent exiger le dépôt d'une nouvelle déclaration. Dans ce cas, la déclaration précédente est invalidée et la nouvelle déclaration est déposée.

V.4.3.6. Vérification de la déclaration de transit et contrôle des marchandises

*Article 35 de
l'appendice I de la
convention*

Aux fins de la vérification de l'exactitude des énonciations contenues dans une déclaration de transit et après avoir accepté la déclaration, le bureau de douane de départ peut procéder aux contrôles suivants, sur la base d'une analyse des risques ou par sondage:

*Article 188 du
CDU*

- examiner la déclaration et les documents d'accompagnement;
- exiger du déclarant qu'il fournisse d'autres documents;
- examiner les marchandises et prélever des échantillons en vue de l'analyse ou d'un examen approfondi des marchandises.

*Articles 238 et 239
de l'AE*

Si les marchandises sont examinées, l'examen est effectué dans les lieux désignés à cette fin par le bureau de douane de départ et pendant les heures prévues à cet effet. Le titulaire du régime sera informé du lieu et de l'heure de l'examen. Toutefois, les autorités douanières peuvent, à la demande du titulaire du régime, procéder à l'examen des marchandises en d'autres lieux ou en dehors des heures de bureau officielles.

Si le contrôle révèle des différences mineures, le bureau de douane de départ en informe le titulaire du régime. Le bureau de douane de départ corrige ces différences en procédant à des rectifications mineures (en accord avec le titulaire du régime) dans la déclaration de sorte que les marchandises puissent être placées sous le régime du transit.

Si le contrôle révèle des différences importantes, le bureau de douane de départ informe le titulaire du régime que la mainlevée des marchandises n'est pas octroyée.

Le code de résultat du contrôle suivant doit être enregistré dans le DAU ou le TAD par le bureau de douane de départ ou par un expéditeur agréé:

- «A1» (Satisfaisant): lorsque la mainlevée des marchandises a été octroyée à l'issue du contrôle physique (total ou partiel) et qu'aucune différence n'a été constatée;

- «A2» (Considéré satisfaisant): lorsque la mainlevée des marchandises a été octroyée à l'issue d'un contrôle documentaire (pas de contrôle physique) et qu'aucune différence n'a été constatée, ou si aucun contrôle n'a été effectué;
- «A3» (Procédure simplifiée): lorsque les marchandises sont placées sous le régime du transit par un expéditeur agréé.

V.4.3.7. Itinéraire du mouvement de marchandises

Article 33 de l'appendice I de la convention

La règle générale veut que les marchandises placées sous le régime du transit doivent être acheminées au bureau de douane de destination par un itinéraire économiquement justifié.

Article 298 de l'AE

Toutefois, lorsque le bureau de douane de départ ou le titulaire du régime le jugent nécessaire, ledit bureau de douane fixe un itinéraire pour les mouvements de marchandises pendant le régime du transit de l'Union en tenant compte de toutes les informations utiles communiquées par le titulaire du régime.

Lorsqu'il fixe un itinéraire, le bureau de douane de départ doit introduire dans la case n° 44 du DAU ou du TAD au moins l'indication des États membres ou des autres parties contractantes (de pays de transit commun) par lesquels le transit doit avoir lieu.

DOUANES

Le bureau de douane de départ définira, sur la base des informations utiles communiquées par le titulaire du régime, un itinéraire contraignant en:

- introduisant dans la case n° 44 du DAU ou du TAD, la mention «Itinéraire contraignant» suivie des pays à traverser (les codes suffisent).

Note 1: pour l'Union, donner les codes des États membres concernés.

Note 2: donner les codes des pays tiers inclus dans l'itinéraire contraignant.

Article 44 de l'appendice I de la convention

L'itinéraire contraignant peut être modifié pendant l'opération de transit. Dans ce cas, le transporteur est tenu d'annoter la case n° 56 des exemplaires n^{os} 4 et 5 du DAU ou d'un deuxième exemplaire du TAD et de les présenter avec les marchandises sans retard indu après la modification de l'itinéraire aux autorités douanières les plus proches du pays sur le territoire duquel se trouve le moyen de transport. Les autorités compétentes examinent si l'opération de transit peut se poursuivre, prennent toute mesure qui s'avérerait

Article 305 de l'AE

Annexe 72-04 de l'AE

nécessaire et annotent la case G des exemplaires n^{os} 4 et 5 du DAU ou d'un deuxième exemplaire du TAD.

Pour de plus amples informations sur la procédure à suivre en cas d'incidents durant le transport, voir point V.5.3.1.

V.4.3.8. Délai pour la présentation des marchandises

*Article 34 et
article 45,
paragraphe 2, de
l'appendice I de la
convention*

Le bureau de douane de départ fixe le délai imparti pour la présentation des marchandises au bureau de douane de destination.

*Article 297 et
article 306,
paragraphe 3, de
l'AE*

Le délai prescrit par ce bureau de douane lie les autorités compétentes des pays dont le territoire est emprunté au cours de l'opération de transit. Il ne peut être modifié par les autorités des pays concernés.

Si la présentation a eu lieu après l'expiration du délai fixé par le bureau de douane de départ, le titulaire du régime est considéré comme ayant respecté le délai lorsque lui-même ou le transporteur prouve à la satisfaction du bureau de destination que le retard ne lui est pas imputable.

DOUANES

Pour fixer le délai, le bureau de douane de départ prendra en considération:

- le moyen de transport à utiliser;
- l'itinéraire;
- la législation régissant le transport ou toute autre législation susceptible d'avoir une incidence sur la fixation du délai (par exemple: la législation sociale ou environnementale applicable au mode de transport, la réglementation en matière de transport sur les heures de travail et les périodes de repos obligatoires pour les conducteurs);
- les éléments communiqués par le titulaire du régime, le cas échéant.

Si le délai mentionné par le titulaire du régime lui convient, le bureau de douane de départ indique et/ou confirme le délai dans la case D(/J) du DAU ou du TAD (sous le format JJ-MM-AA). Il s'agit de la date à laquelle les marchandises, la déclaration de transit et tout document d'accompagnement doivent être présentés au bureau de douane de destination.

V.4.3.9. Moyens d'identification

Le présent point est divisé comme suit:

- introduction (point V.4.3.9.1);
- méthodes de scellement (point V.4.3.9.2);
- caractéristiques des scellés (point V.4.3.9.3);
- utilisation de scellés d'un modèle spécial (point V.4.3.9.4).

V.4.3.9.1. Introduction

*Article 11,
paragraphe 2, de la
convention*

L'identification des marchandises circulant sous le régime du transit est particulièrement importante. En règle générale, elle est assurée par scellement.

*Articles 36 à 39 de
l'appendice I de la
convention*

Tout document utilisé pour identifier les marchandises doit être joint au DAU ou au TAD et visé de manière à empêcher sa substitution.

*Article 192 du
CDU*

Article 299 de l'AE

*Article 39 de
l'appendice I de la
convention*

Toutefois, le bureau de douane de départ peut accorder une dispense de l'obligation de scellement lorsque la description des marchandises dans la déclaration ou les documents complémentaires est suffisamment précise pour permettre une identification aisée des marchandises et indique leur quantité et leur nature ainsi que des particularités (par exemple, en communiquant les numéros de moteur et de châssis dans le cas de voitures transportées sous le régime du transit ou les numéros de série des marchandises). Cette description doit alors figurer dans la case n° 31 du DAU ou du TAD.

Article 302 de l'AE

À titre d'exemption, aucun scellé n'est nécessaire (à moins que le bureau de douane de départ n'en décide autrement) lorsque:

- les marchandises sont acheminées par voie aérienne, et que soit les étiquettes sont apposées sur chaque envoi portant le numéro de la lettre de transport aérien qui l'accompagne, soit l'envoi constitue une unité de chargement sur laquelle est indiqué le numéro de la lettre de transport aérien qui l'accompagne;
- les marchandises sont acheminées par chemin de fer et que des mesures d'identification sont appliquées par les sociétés de chemins de fer.

DOUANES

Après apposition des scellés, le bureau de douane de départ indiquera dans la case D(/J) du DAU ou du TAD, en regard de la rubrique «Scellés apposés», le numéro en chiffres et les marques d'identification de ces scellés.

Si des scellés ne sont pas requis aux fins de l'identification, le bureau de douane de départ apposera la mention «DISPENSE — 99 201» dans la case D(/J) du DAU ou du TAD, en regard de la rubrique «Scellés apposés».

L'annexe V.4.8.1 contient toutes les versions linguistiques des mentions «Dispense».

Si des marchandises non soumises au régime du transit sont acheminées sur le même moyen de transport que des marchandises placées sous ce régime, le véhicule ne sera normalement pas scellé pour autant que l'identification des marchandises soit assurée par le scellement des emballages individuels ou par une description précise des marchandises.

Note: les marchandises doivent être clairement séparées et étiquetées afin de permettre une identification aisée de celles transportées sous le régime du transit et de celles qui ne le sont pas.

*Article 38,
paragraphe 5, de
l'appendice I de la
convention*

Si l'identité de l'envoi ne peut être garantie par des scellés ou la description précise des marchandises, le bureau de douane de départ pourra refuser d'autoriser le placement des marchandises sous le régime du transit.

*Article 301,
paragraphe 5, de
l'AE*

Le scellement ne peut être rompu sans l'autorisation des autorités douanières compétentes.

Lorsqu'un moyen de transport ou un conteneur a été scellé au bureau de douane de départ, qu'il transporte des marchandises vers plusieurs bureaux de douane de destination sous le couvert de déclarations de transit et qu'il est utilisé pour des déchargements successifs en plusieurs bureaux de douane de destination situés dans des pays différents, les autorités douanières des bureaux de douane de destination intermédiaires qui ont procédé à l'enlèvement des scellements pour permettre le déchargement partiel des marchandises doivent apposer de nouveaux scellements et en faire mention dans la case F des exemplaires n^{os} 4 et 5 du DAU ou sur deux exemplaires du TAD.

Dans ce cas, l'autorité douanière s'efforcera de réapposer, le cas échéant, un scellé douanier présentant des éléments de sécurité au moins équivalents.

V.4.3.9.2. Méthodes de scellement

Article 11, paragraphe 2, de la convention

Lorsque le scellement s'effectue par capacité, le moyen de transport doit s'y prêter.

Il existe deux méthodes de scellement:

Article 299 de l'AE

- par capacité, lorsque le moyen de transport ou le conteneur a été reconnu apte par le bureau de douane de départ;
- par colis dans les autres cas.

Lorsque le scellement s'effectue par capacité, le moyen de transport doit s'y prêter.

DOUANES

Le bureau de douane de départ considère qu'un moyen de transport est apte au scellement si:

- le moyen de transport ou le conteneur peut être scellé de manière simple et efficace;
- le moyen de transport ou le conteneur ne contient aucun espace caché permettant de dissimuler des marchandises;
- les espaces réservés au chargement sont facilement accessibles pour l'inspection effectuée par les autorités compétentes (*article 11 de la convention/article 300 de l'AE*).

Note: les moyens de transport ou les conteneurs sont considérés comme aptes au scellement lorsqu'ils sont agréés au transport de marchandises sous scellement douanier en conformité avec un accord international auquel ont adhéré les parties contractantes (par exemple, la convention douanière du 14 novembre 1975 relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR).

V.4.3.9.3. Caractéristiques des scellés

Tous les scellés utilisés à des fins d'identification doivent répondre à certaines caractéristiques et spécifications techniques.

Article 38 de l'appendice I de la convention

Les scellés doivent présenter les caractéristiques essentielles suivantes:

Article 301 de l'AE

- rester intacts et solidement fixés dans des conditions normales d'utilisation;

- être facilement vérifiables et reconnaissables;
- être fabriqués de telle sorte que tout bris, manipulation irrégulière ou dépose laisse des traces visibles à l'œil nu;
- être conçus pour un usage unique ou, pour les scellés à usage multiple, être conçus de manière à ce que chaque pose soit clairement identifiée par une indication unique;
- être revêtus d'identifiants uniques permanents, facilement lisibles et qui portent un numéro spécifique.

En outre, les scellés doivent respecter les exigences techniques suivantes:

- la forme et les dimensions des scellés peuvent varier en fonction du type de scellement utilisé, mais les dimensions sont conçues de façon à ce que les marques d'identification soient facilement lisibles;
- les marques d'identification du scellé doivent être infalsifiables et difficilement reproductibles;
- la matière utilisée permet à la fois d'éviter des cassures accidentelles et d'empêcher une falsification ou une réutilisation indécélables.

Si les scellés ont été certifiés par un organisme compétent conformément à la norme internationale ISO 17712:2013 — «Conteneurs pour le transport des marchandises — Scellés mécaniques», ceux-ci sont réputés satisfaire aux exigences énoncées ci-dessus.

Pour les transports conteneurisés, des scellés comportant des éléments de haute sécurité doivent être utilisés dans toute la mesure du possible.

Le scellé douanier doit porter les indications suivantes:

- le mot «douane», dans l'une des langues officielles de l'Union ou d'un pays de transit commun, ou une abréviation correspondante;
- un code pays, sous la forme du code pays ISO alpha-2 identifiant le pays dans lequel le scellé a été apposé.

De plus, les parties contractantes peuvent convenir d'utiliser des dispositifs et techniques de sécurité communs.

Chaque pays est tenu de notifier à la Commission les modèles de scellés douaniers qu'il utilise. La Commission mettra ces informations à la disposition de tous les pays.

V.4.3.9.4. Utilisation de scellés d'un modèle spécial

Articles 81 à 83 de l'appendice I de la convention Pour pouvoir utiliser des scellés d'un modèle spécial, le titulaire du régime doit y avoir été autorisé par les autorités compétentes.

Articles 317 et 318 de l'AE Cette mesure est une simplification soumise à certaines conditions (pour de plus amples informations, voir point VI.3.3).

Lorsque des scellés d'un modèle spécial sont utilisés, le titulaire du régime doit en indiquer la marque, la nature et le nombre dans la case D(/J) du DAU ou du TAD, en regard de la rubrique «Scellés apposés». Les scellés doivent être apposés avant la mainlevée des marchandises.

V.4.3.10. Mainlevée des marchandises

Article 40 de l'appendice I de la convention La mainlevée des marchandises sera octroyée et sa date inscrite dans la case D(/J) des exemplaires du DAU ou du TAD après accomplissement de toutes les formalités au bureau de douane de départ. L'«accomplissement de toutes les formalités» comprend:

Article 303 de l'AE

- les exemplaires appropriés du DAU ou du TAD correctement remplis;
- la réalisation du contrôle éventuel;
- la constitution de la garantie, si nécessaire (voir partie III);
- la détermination du délai;
- la définition d'un itinéraire contraignant, si nécessaire;
- l'acceptation et l'enregistrement de la déclaration;
- la vérification de la déclaration; et
- le scellement, si nécessaire.

DOUANES

Une fois toutes les formalités achevées:

- le bureau de douane de départ indique le code de résultat du contrôle suivant dans la case D(/J) de l'exemplaire n° 1 du DAU ou du TAD:
- «A1» (Satisfaisant): lorsque la mainlevée des marchandises a été octroyée à l'issue du contrôle physique (total ou partiel) et qu'aucune différence n'a été constatée,

- «A2» (Considéré satisfaisant): lorsque la mainlevée des marchandises aux fins du transit a été octroyée à l'issue d'un contrôle documentaire (pas de contrôle physique) et qu'aucune différence n'a été constatée, ou si aucun contrôle n'a été effectué;
- l'expéditeur agréé indique dans les cases le code «A3» (Procédure simplifiée) lorsque la mainlevée des marchandises est octroyée aux fins du transit;
- tant le bureau de douane de départ que l'expéditeur agréé doivent veiller à ce que les mentions indiquées dans la case D(/J) soient authentifiées par la signature du fonctionnaire des douanes/de l'expéditeur agréé et soient revêtues du cachet du bureau apposé avec netteté avec indication de la date;
- tant le bureau de douane de départ que l'expéditeur agréé apposent le cachet de la continuité des opérations (dimensions: 26 x 59 mm) sur les exemplaires de la déclaration de transit dans la case A du DAU ou du TAD.

L'annexe V.1.8.1 présente les différentes versions linguistiques du «cachet de la continuité des opérations».

OPÉRATEUR — Remarque importante

L'opérateur doit informer les autorités douanières qu'une déclaration a été présentée au NSTI, mais que le plan de continuité des opérations a été engagé avant la mainlevée des marchandises.

DOUANES — Remarque importante

Le bureau de douane de départ doit invalider toute déclaration introduite dans le NSTI dont le traitement n'a pas été poursuivi en raison d'une panne temporaire du système.

*Article 40 de
l'appendice I de la
convention*

L'exemplaire n° 1 du DAU ou un premier exemplaire du TAD est conservé par le bureau de douane de départ. Les marchandises placées sous le régime du transit sont acheminées jusqu'au bureau de douane de destination sur la base des exemplaires n°4 et 5 du DAU ou d'un deuxième exemplaire du TAD.

Article 303 de l'AE

V.4.4. Cas particuliers (pour mémoire)

Dans les cas particuliers où un très grand nombre d'articles de marchandises en petites quantités (par exemple, des avitaillements de navires, des objets à usage domestique dans les déménagements internationaux), expédiés à un même destinataire final, doivent être placés sous le régime du transit de l'Union/commun, une description générique des marchandises suffisante pour éviter les coûts supplémentaires requis pour l'introduction des énonciations dans la déclaration de transit est recommandée. Un tel arrangement sera soumis à des conditions additionnelles selon lesquelles une

description complète et détaillée des marchandises doit être disponible à des fins douanières et accompagner l'envoi.

Dans tous les cas, il convient en premier lieu de vérifier que toutes les marchandises doivent effectivement être placées sous le régime du transit de l'Union/commun.

V.4.5. Exceptions (pour mémoire)

V.4.6. Instructions nationales spécifiques (réservé)

V.4.7. Partie réservée à l'usage des administrations douanières

V.4.8. Annexes

V.4.8.1. Mention «Dispense»

bg	Освободено
cs	Osvobození
da	Fritaget
de	Befreiung
el	Απαλλαγή
en	Waiver
es	Dispensa
et	Loobumine
fi	Vapautettu
fr	Dispense
hr	Oslobodeno
hu	Mentesség
is	Undanþegið
it	Dispensa
lv	Atbrīvojums
lt	Leista neplombuoti
mk	Изземање
mt	Tneħħija
nl	Vrijstelling
no	Fritak
pl	Zwolnienie
pt	Dispensa
ro	Dispensă
rs	Ослобођено
sk	Oslobodenie
sl	Opustitev
sv	Befrielse
tr	Vazgeçme

V.4.8.2. Mention «Conforme»

L'annexe est supprimée, car elle n'est plus pertinente.

Chapitre 5 — Formalités et incidents survenant au cours de la circulation de marchandises sous le couvert d'une opération de transit commun/de l'Union

V.5.1. Introduction

Le présent chapitre décrit les formalités et les incidents susceptibles de survenir au cours de la circulation de marchandises en transit sous le couvert du plan de continuité des opérations.

Le point V.5.2 décrit les principes généraux et la réglementation.

Le point V.5.3 décrit les formalités à accomplir en cas d'incident survenant au cours de la circulation de marchandises et au bureau de passage.

Le point V.5.4 traite des situations particulières.

Le point V.5.5 couvre les exceptions aux règles générales.

Le point V.5.6 est réservé aux instructions nationales spécifiques.

Le point V.5.7 est réservé à l'usage des administrations douanières.

Le point V.5.8 contient les annexes du chapitre 5.

V.5.2. Principes généraux et réglementation

Les bases juridiques sont:

- les articles 43 et 44 de l'appendice I de la convention;
- l'annexe B6, titre II, point II, de l'appendice III de la convention;
- les articles 304 et 305 de l'AE;
- les appendices C1 et F1 de l'annexe 9 du TDA.

V.5.3. Formalités à accomplir en cas d'incident et au bureau de passage

Le présent point fournit des informations sur:

- les formalités à accomplir en cas d'incident survenant au cours de la circulation de marchandises sous le couvert d'une opération de transit commun/de l'Union (point V.5.3.1);
- les formalités à accomplir au bureau de douane de passage (point V.5.3.2).

V.5.3.1. Formalités en cas d'incident survenant au cours de la circulation de marchandises

Les exemples les plus courants de ce qui pourrait être considéré comme des incidents survenant au cours de la circulation de marchandises sous le couvert d'une opération de transit commun/de l'Union sont les suivants:

- le transporteur est obligé de s'écarter de l'itinéraire prescrit, en raison de circonstances indépendantes de sa volonté;
- les scellés sont brisés ou manipulés irrégulièrement pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur;
- les marchandises sont transférées d'un moyen de transport à un autre;
- un péril imminent nécessite le déchargement immédiat, partiel ou total, du moyen de transport scellé;
- un incident se produit, qui est susceptible de compromettre la capacité du titulaire du régime ou du transporteur à s'acquitter de ses obligations;
- un des éléments constituant un moyen de transport unique a été modifié (par exemple, un wagon a été retiré).

*Article 44 de
l'appendice I de la
convention*

Article 305 de l'AE

Dans chacun de ces cas, le transporteur doit en informer immédiatement le bureau de douane compétent le plus proche dans le pays sur le territoire duquel le moyen de transport se trouve. Après l'incident, il doit également apporter, sans délai, les annotations nécessaires dans la case n° 56 du DAU ou du TAD et présenter les marchandises accompagnées du DAU ou du TAD à ce bureau de douane. Les autorités compétentes de ce bureau de douane décideront si l'opération de transit concernée peut se poursuivre ou non. Dans l'affirmative, le bureau compétent annote la case G du DAU ou du TAD, en indiquant les mesures prises.

En cas de rupture du scellement pour une cause indépendante de la volonté du transporteur, l'autorité compétente examine les marchandises et le véhicule. Si l'opération de transit est autorisée à se poursuivre, de nouveaux scellés doivent être apposés et le DAU ou le TAD visé en conséquence.

Le transfert de marchandises d'un moyen de transport à un autre ne peut s'effectuer que si les autorités compétentes du lieu où le transfert doit être réalisé autorisent et supervisent ce transfert. Dans ce cas, le transporteur doit remplir la case n° 55 «Transbordement» du DAU ou du TAD. Le formulaire peut être rempli à la main, à l'encre et en caractères majuscules d'imprimerie, pour autant que ce soit lisible. S'il y a lieu, les autorités douanières viseront la case F du DAU ou du TAD. Lorsque plus de deux transbordements ont été effectués et que la case F est donc remplie, l'information requise doit être indiquée par le transporteur dans la case n° 56 du DAU ou du TAD.

Toutefois, si les marchandises sont transférées à partir d'un moyen de transport non scellé, malgré les annotations du transporteur, les marchandises et le DAU ou le TAD ne doivent pas être présentés au bureau de douane le plus proche et il n'est procédé à aucun visa douanier.

En cas de modification d'un ou plusieurs des éléments constituant un moyen de transport unique, les marchandises et le moyen de transport ne peuvent pas être présentés au bureau de douane le plus proche et le visa de ce bureau de douane n'est pas nécessaire dans les cas suivants:

- lorsqu'un ou plusieurs wagons ou voitures sont retirés d'une rame de voitures ou de wagons de chemin de fer en raison de problèmes techniques. Dans ce cas, le transporteur peut, après avoir fait les annotations nécessaires dans le DAU ou le TAD, poursuivre l'opération de transit;
- lorsque seule l'unité de traction d'un véhicule routier est modifiée sans que ses remorques ou semi-remorques soient modifiées au cours du trajet (sans que les marchandises soient manipulées ou transbordées). Dans ce cas, le numéro d'immatriculation et la nationalité de la nouvelle unité de traction sont inscrits par le transporteur dans la case n° 56 du DAU ou du TAD et l'opération de transit peut se poursuivre.

Dans tous les cas visés ci-dessus, les informations relatives à l'incident, y compris en ce qui concerne de nouveaux scellés, sont indiquées en conséquence par l'autorité compétente en visant la case F du DAU ou du TAD.

Tout fractionnement d'un envoi doit s'effectuer sous contrôle douanier et il doit être mis fin au régime de transit. De nouvelles déclarations de transit doivent être établies pour chaque fraction de l'envoi.

V.5.3.2. Formalités au bureau de douane de passage

Le présent point fournit des informations sur:

- le bureau de douane de passage (point V.5.3.2.1);
- les formalités à accomplir au bureau de douane de passage (point V.5.3.2.2);
- le changement de bureau de douane de passage (point V.5.3.2.3);
- la conduite à tenir en cas d'irrégularités (point V.5.3.2.4).

V.5.3.2.1. Bureau de douane de passage

*Article 3,
paragraphe 4,
de l'appendice I
de la convention*

Un bureau de douane de passage est un bureau de douane situé à un point d'entrée ou de sortie. Le tableau ci-dessous montre les différentes possibilités dans les cas du transit commun et de l'Union.

*Article 1^{er},
paragraphe 13, de
l'AE*

	Transit commun	Transit de l'Union
Point d'entrée	— sur le territoire d'une partie contractante	— sur le territoire douanier de l'Union lorsque les marchandises ont emprunté le territoire d'un pays tiers au cours de l'opération de transit
Point de sortie	— du territoire douanier d'une partie contractante lorsqu'un envoi quitte ce territoire au cours d'une opération de transit via une frontière entre la partie contractante concernée et un pays tiers	— du territoire douanier de l'Union lorsqu'un envoi quitte ce territoire au cours d'une opération de transit via une frontière entre un État membre et un pays tiers autre qu'un pays de transit commun

Afin de faciliter la circulation des marchandises de l'Union entre différentes parties du territoire douanier de l'Union lorsque ces marchandises doivent emprunter le territoire d'un pays tiers autre qu'un pays de transit commun, les États membres doivent s'engager à faire le nécessaire afin que, parallèlement à leurs bureaux de douane

d'entrée situés à la frontière extérieure de l'Union, dans la mesure du possible et en fonction des circonstances locales, des voies particulières soient réservées au contrôle de marchandises de l'Union circulant sous le couvert d'une déclaration en douane établie dans un autre État membre.

Le contrôle des marchandises visées ci-dessus est limité au contrôle de la preuve du statut douanier de marchandises de l'Union. Le cas échéant, il est mis fin à l'opération de transport, à condition que les circonstances du transport concerné n'exigent pas un contrôle plus détaillé.

Lorsque le contrôle susmentionné ne relève pas d'irrégularités, le transport des marchandises peut se poursuivre jusqu'à destination.

V.5.3.2.2. Formalités au bureau de douane de passage

Article 43 de l'appendice I de la convention de Le DAU ou le TAD, ainsi que les marchandises, sont présentés à chaque bureau de douane de passage. Ce ou ces bureaux peuvent inspecter les marchandises s'ils le jugent nécessaire.

Article 304 de l'AE Le transporteur doit présenter un avis de passage établi à chaque bureau de douane de passage, lequel conservera cet avis. Au lieu de l'avis de passage, une photocopie de l'exemplaire n° 4 du DAU ou d'un deuxième exemplaire du TAD peut être présentée au bureau de douane de passage et conservée par ce dernier.

Annexe B8 de l'appendice III de la convention de Lorsque le transport s'effectue en empruntant un bureau de douane de passage autre que celui déclaré, le bureau de douane de passage effectif est tenu d'informer le bureau de douane de départ.

Chapitre V de l'annexe 72-04 de l'AE de Ce ou ces bureaux peuvent inspecter les marchandises s'ils le jugent nécessaire.

Le modèle de l'avis de passage (TC 10) figure à l'annexe B8 de l'appendice III de la convention/au chapitre V de l'annexe 72-04 de l'AE.

DOUANES

Le bureau de douane de passage:

- vérifie le cachet du plan de continuité des opérations sur le DAU ou le TAD;

- vérifie le cachet du bureau de départ ou, en cas de procédure simplifiée, le cachet de l'expéditeur agréé sur le DAU ou le TAD;
- conserve un avis de passage ou le document équivalent;
- exécute les actions nécessaires; et
- appose le cachet du bureau de douane sur le DAU ou le TAD.

V.5.3.2.3. Conduite à tenir en cas d'irrégularités graves

Lorsqu'un bureau de douane de passage constate de graves irrégularités dans une opération de transit, il doit interrompre le régime de transit et entamer les recherches qui s'imposent.

V.5.4. Cas particuliers (pour mémoire)

V.5.5. Exceptions (pour mémoire)

V.5.6. Instructions nationales spécifiques (réservé)

V.5.7. Partie réservée à l'usage des administrations douanières

V.5.8. Annexes

Chapitre 6 — Formalités au bureau de douane de destination

V.6.1. Introduction

Le chapitre 6 décrit les formalités à accomplir au bureau de douane de destination.

Le point V.6.2 décrit les principes généraux et la réglementation.

Le point V.6.3 décrit les formalités au bureau de douane de destination, notamment l'achèvement et le contrôle de la procédure.

Le point V.6.4 traite des situations particulières.

Le point V.6.5 couvre les exceptions aux règles générales.

Le point V.6.6 est réservé aux instructions nationales spécifiques.

Le point V.6.7 est réservé à l'usage des administrations douanières.

Le point V.6.8 contient les annexes du chapitre 6.

V.6.2. Principes généraux et réglementation

À la fin de l'opération de transit, les marchandises accompagnées du document administratif unique (DAU) ou du document d'accompagnement transit (TAD) et des informations exigées par le bureau de douane de destination doivent être présentées à ce bureau de douane. Cette action marque l'achèvement de l'opération.

Le bureau de douane de destination vérifie les marchandises sur la base des informations figurant dans le DAU ou dans le TAD, enregistre les résultats de l'inspection dans le DAU ou dans le TAD et renvoie le document au bureau de douane de départ.

En l'absence d'irrégularités, le régime de transit est apuré par le bureau de douane de départ après avoir reçu les résultats du contrôle sur papier.

En cas d'irrégularité, d'autres mesures doivent être prises.

Les bases juridiques sont:

- les articles 8, 45, 46, 48 et 51 de l'appendice I de la convention;
- l'annexe II de l'appendice I de la convention;
- l'annexe B10 de l'appendice III de la convention;
- l'article 215, et l'article 233, paragraphes 1, 2 et 3, du CDU;

- les articles 306, 308, 310 et 312 de l'AE;
- les annexes 72-03 et 72-04 de l'AE.

V.6.3. Formalités au bureau de douane de destination

Le présent point fournit des informations sur:

- la présentation des marchandises accompagnées des documents au bureau de douane de destination (point V.6.3.1);
- le contrôle de la fin de l'opération (point V.6.3.2).

Aux fins du présent point, il est supposé qu'aucune irrégularité n'est survenue. Les mesures à prendre en cas d'irrégularité sont détaillées au point V.6.4.4.

Note: **la fin** de l'opération de transit au bureau de douane de destination est différente de **l'apurement** du régime de transit. Il incombe au bureau de douane de départ de décider, sur la base des informations fournies par le bureau de douane de destination, si le régime peut être apuré.

V.6.3.1. Présentation des marchandises accompagnées des documents

Le régime de transit prend fin et les obligations du titulaire du régime sont réputées remplies lorsque les marchandises placées sous le régime, le DAU ou le TAD et les autres informations requises sont présentés au bureau de douane de destination, conformément aux dispositions du régime.

La fin du régime résulte de la combinaison d'un élément de fait, à savoir la présentation des marchandises, du DAU ou du TAD et des autres documents requis au bureau de douane de destination, et d'un élément de droit, une présentation effectuée conformément aux dispositions du régime, en fonction du type de procédure, normale ou simplifiée⁽³⁰⁾, utilisé. L'une comme l'autre action relèvent de la responsabilité du titulaire du régime, dont ils constituent l'obligation principale.

Lorsque le régime prend fin, les obligations du titulaire du régime qui en découlent prennent également fin. Un événement ou le non-respect

⁽³⁰⁾ En complément de la définition générale de la fin du régime, on trouve une série de dispositions spécifiques précisant les conditions particulières auxquelles le régime prend fin ou est considéré comme ayant pris fin dans le cadre de procédures telles que celles concernant le destinataire agréé et le régime de transit air, mer et pour le transport de marchandises par l'intermédiaire d'une installation de transport fixe (pour de plus amples informations, voir partie VI).

des obligations intervenus postérieurement à cette date relèvent d'autres destinations et d'autres règles douanières que celles du transit. Cela ne signifie pas, toutefois, que la responsabilité (financière ou autre) du titulaire du régime ne puisse pas être engagée postérieurement à la fin du régime, pour autant qu'elle porte sur l'opération de transit antérieure.

Outre le titulaire du régime, d'autres personnes sont soumises à des obligations dans le cadre du régime de transit. Le transporteur et toute personne qui reçoit les marchandises en sachant qu'elles ont été placées sous le régime de transit sont également responsables de la présentation des marchandises intactes au bureau de douane de destination dans le délai prescrit et dans le respect des mesures prises par les autorités douanières pour garantir leur identification.

Les marchandises et le DAU ou le TAD et les documents requis doivent être présentés au bureau de douane de destination durant les jours et heures d'ouverture de ce dernier. Pour de plus amples informations sur les simplifications, voir partie VI.

La présentation doit se faire dans le délai fixé par le bureau de douane de départ. Ce délai est inscrit dans la case D du DAU ou du TAD.

Le délai prescrit par le bureau de douane de départ lie les autorités compétentes des pays dont le territoire est emprunté au cours de l'opération de transit. Il ne peut pas être modifié par ces autorités, notamment les autorités douanières du bureau de destination. Pour de plus amples informations, voir point IV.2.3.7.

V.6.3.2. Contrôle de la fin du régime de transit

*Annexe II,
points 13 et 15, de
l'appendice I de la
convention*

*Article 188 du
CDU*

*Annexe 72-04,
points 13 et 15, de
l'AE*

Après la présentation des marchandises, du DAU ou du TAD et des documents requis, le bureau de douane de destination:

- enregistre les exemplaires de la déclaration de transit, y mentionne la date d'arrivée;
- vérifie le cachet du plan de continuité des opérations sur le DAU ou le TAD;
- vérifie le cachet du bureau de douane de départ ou, en cas de procédure simplifiée, le cachet de l'expéditeur agréé sur le DAU ou le TAD;
- effectue l'inspection, si nécessaire;
- appose le cachet du bureau de douane sur le DAU ou le TAD.

Le bureau de douane de destination détermine si les marchandises sont soumises à un contrôle éventuel. Le contrôle des marchandises est

effectué à l'aide des informations figurant sur le DAU ou le TAD présenté au bureau de douane de destination.

Le bureau de douane de destination conserve l'exemplaire n° 4 du DAU ou le premier exemplaire du TAD.

Le bureau de douane de destination introduit le code de résultat du contrôle approprié dans la case I sur le DAU ou le TAD avant d'envoyer l'exemplaire n° 5 du DAU ou un deuxième exemplaire du TAD au bureau de douane de départ.

1. Le code «A1» (Satisfaisant) doit être indiqué lorsque le bureau de douane de destination a effectué un contrôle physique des marchandises (total ou partiel) et qu'aucune différence n'a été constatée. Lorsqu'un contrôle physique des marchandises a été effectué, les éléments suivants doivent être vérifiés au minimum:

- le numéro d'enregistrement du moyen de transport au départ et à destination en comparant les annotations figurant sur une déclaration avec celles disponibles à destination;
- l'état de tous les scellés apposés.

2. Le code «A2» (Considéré satisfaisant) doit être indiqué dans les cas suivants:

- lorsque le bureau de douane de destination a effectué un contrôle documentaire sans contrôle physique des marchandises et qu'aucune différence n'a été constatée, ou s'il n'a effectué aucun contrôle;
- lorsque les marchandises ont été livrées à un destinataire agréé et que le bureau de douane de destination décide de ne pas effectuer de contrôle des marchandises et/ou des documents, et lorsque les informations reçues du destinataire agréé ne comportent aucune différence.

L'inspection de l'état des scellés apposés, en l'absence de contrôle physique des marchandises, est également enregistrée en tant que code «A2» à condition que les scellés soient intacts.

3. Le code «A5» (Différences) doit être indiqué dans les cas suivants:

a) lorsque des différences mineures ont été constatées sans pour autant faire naître une dette.

Par exemple:

- scellés manquants, brisés ou endommagés,
- marchandises livrées après expiration du délai,
- identité/nationalité incorrecte du moyen de transport,
- non-introduction des informations nécessaires en cas d'incidents pendant le mouvement des marchandises,

- irrégularité dans le poids sans manipulation irrégulière visible des marchandises (poids faible ou petites différences dues à l'arrondissement du poids);
- b) lorsque, dans le cas de différences mineures, une amende administrative a été infligée en vertu de la réglementation nationale;
- lorsque des marchandises en excédent (de type identique ou différent) ont été détectées en tant que marchandises non déclarées et que le statut de l'Union de ces marchandises/le statut de ces marchandises en tant que marchandises de la partie contractante ne peut être déterminé.

Lorsque les marchandises déclarées dans une déclaration de transit ont été présentées au bureau de douane de destination, le fait qu'un excédent de marchandises ait été constaté n'empêche pas le bureau de douane de départ d'apurer le régime. Les marchandises déclarées au départ pour le transit douanier peuvent dès lors être mises en libre pratique. Dans le cas de marchandises en excédent, le bureau de douane de destination clarifie la situation.

4. Le code «B1» (Non satisfaisant) se réfère à des différences importantes qui ne permettent pas l'apurement de l'opération de transit. La responsabilité du titulaire du régime et de la caution demeure entière jusqu'à la résolution du problème. C'est pourquoi le code B1 ne doit être utilisé que dans des cas dûment justifiés, lorsque des marchandises sont manquantes (en tout ou partie) ou lorsque, par exemple, les marchandises présentées à destination diffèrent de manière significative de la description figurant dans la déclaration (en ce qui concerne le type et la quantité).

Lorsque le bureau de douane de destination soupçonne que la quantité différente de marchandises ou la présentation de marchandises différentes par rapport à la déclaration peut avoir résulté d'une erreur ou d'une négligence au lieu de départ, il y a lieu pour celui-ci de contacter immédiatement, et préalablement à l'envoi de l'exemplaire n° 5 du DAU ou d'un deuxième exemplaire du TAD, le bureau de douane de départ (par courrier électronique ou par téléphone, ou par l'intermédiaire du coordonnateur national du transit ou du service national d'information) afin de résoudre le problème. Une fois le problème résolu, le bureau de douane de destination introduit le code «A1» au lieu du code «B1» sur l'exemplaire n° 5 du DAU ou sur un deuxième exemplaire du TAD et l'envoie au bureau de douane de départ.

Cependant, lorsque le problème n'est pas résolu ou lorsque le bureau de douane de destination estime que la quantité différente

Article 112 et article 114, paragraphe 1, de l'appendice I de la convention

Article 79, article 87, paragraphes 1 et 4, et article 124, paragraphe 1, points g) et h), du CDU

de marchandises ou la présentation de marchandises différentes par rapport à la déclaration ne peut avoir résulté d'une erreur ou d'une négligence au lieu de départ, il introduit le code «B1» sur l'exemplaire n° 5 du DAU ou sur un deuxième exemplaire du TAD et l'envoie au bureau de douane de départ.

Le bureau de douane de destination doit ouvrir sa propre enquête afin de régler le problème.

En ce qui concerne la dette visée aux points 3 (marchandises en excédent) et 4, deux options peuvent se présenter:

- une dette est née, conformément à l'article 79 du code/à l'article 112, paragraphe 1, point b), de l'appendice I de la convention (par exemple, inobservation d'une des conditions fixées pour le placement d'une marchandise sous le régime du transit de l'Union ou sous des régimes de transit communautaires; soustraction des marchandises à la surveillance douanière) et est exigible;
- une dette est née mais s'est éteinte, conformément à l'article 124, paragraphe 1, points g) et h), du code et à l'article 103 de l'AD/à l'article 112, paragraphe 2, de l'appendice I de la convention.

Une dette s'éteint lorsque:

- ✓ la soustraction des marchandises au régime de transit ou l'inobservation des conditions fixées pour le placement d'une marchandise sous le régime du transit ou pour l'utilisation du régime de transit résulte de leur destruction totale ou de leur perte irrémédiable du fait de la nature même des marchandises ou d'un cas fortuit ou de force majeure, ou encore par suite d'une instruction des autorités douanières,
- ✓ le manquement ayant donné lieu à la naissance de la dette douanière n'a pas eu de conséquence réelle sur le fonctionnement correct du régime douanier considéré et ne constituait pas une tentative de manœuvre, et toutes les formalités nécessaires pour régulariser la situation des marchandises sont accomplies a posteriori.

Conformément à l'article 103 de l'AD, l'une des situations dans lesquelles ce manquement intervient est lorsque la surveillance douanière a été rétablie ultérieurement pour des marchandises qui ne relèvent pas officiellement d'un régime de transit, mais qui se trouvaient auparavant en dépôt temporaire ou étaient placées sous un régime particulier avec des marchandises officiellement placées sous ce régime de transit ⁽³¹⁾.

⁽³¹⁾ Régime du transit de l'Union uniquement.

Pour plus d'informations, voir point VIII.2.3.2.

Dans les deux cas (extinction ou non de la dette), le bureau de douane de destination poursuit son enquête et applique les dispositions de l'article 87, paragraphe 1, du code/de l'article 114, paragraphe 1, de l'appendice I de la convention afin de déterminer l'autorité douanière compétente pour le recouvrement de la dette ou, éventuellement, pour prendre une décision quant à l'extinction de la dette. Pour de plus amples informations, voir points VIII.2.1, VIII.2.2, VIII.2.3 et VIII.3.2.

Si le bureau de douane de destination estime être compétent pour le recouvrement, il demande au bureau de douane de départ le transfert de compétence en envoyant le document «TC24 — Détermination de l'autorité responsable du recouvrement». Pour plus d'informations, voir point VIII.3.3.4.

Lorsque la dette douanière est inférieure à 10 000 euros, elle est réputée avoir pris naissance dans l'État membre dans lequel la constatation a été faite, de sorte que le bureau de douane de destination est compétent pour le recouvrement [article 87, paragraphe 4, du code ⁽³²⁾]. Cependant, le bureau de douane en question est également tenu d'envoyer le document «TC24» au bureau de douane de départ avant d'engager la procédure de recouvrement, même si seulement à titre informatif.

Dans les cas visés aux points 1 à 4 ci-dessus, l'exemplaire n° 5 du DAU ou un deuxième exemplaire du TAD doivent être retournés à l'autorité douanière de l'État membre ou à la partie contractante de départ, sans retard et au plus tard dans un délai de huit jours à compter de la date à laquelle l'opération de transit a pris fin.

V.6.4. Situations particulières

Le présent point fournit des informations sur des situations particulières au régime de transit survenant au bureau de douane de destination, à savoir:

- la délivrance d'un récépissé (point V.6.4.1);
- la délivrance d'une preuve alternative (point V.6.4.2);

⁽³²⁾ Régime du transit de l'Union uniquement.

- la présentation des marchandises et des documents en dehors des jours et heures d'ouverture et en un autre lieu que le bureau de douane de destination (point V.6.4.3);
- la constatation d'irrégularités (point V.6.4.4);
- le changement du bureau de douane de destination (point V.6.4.5).

V.6.4.1. Délivrance d'un récépissé

Les autorités douanières délivrent un récépissé à la demande de la personne qui présente les marchandises ainsi que le DAU ou le TAD au bureau de douane de destination. Ce récépissé ne peut toutefois servir de preuve alternative de l'achèvement de la procédure.

*Article 46
de l'appendice I de
la convention
Article 306,
paragraphe 5, de
l'AE*

Le récépissé a deux fonctions importantes. Premièrement, il permet d'informer le titulaire du régime que le transporteur a présenté les documents de transit au bureau de douane de destination. Deuxièmement, il joue un rôle important en cas d'enquête ouverte au motif que le bureau de douane de départ n'a pas reçu les informations relatives à l'arrivée de l'envoi. Dans ce cas, le titulaire du régime est en mesure de produire au bureau de douane de départ le récépissé et d'indiquer donc auprès de quel bureau de douane les marchandises et les documents ont été présentés. La procédure d'enquête s'en trouve ainsi facilitée.

*Annexe B10
de l'appendice III
de la convention
Annexe 72-03 de
l'AE*

Le récépissé peut être rempli:

- à l'aide du modèle TC11 figurant à l'annexe B10 de l'appendice III de la convention/l'annexe 72-03 de l'AE; ou
- au verso de l'exemplaire n° 5 du DAU, dans l'espace prévu à cet effet.

*Annexe I de la
convention DAU*

Lorsque le verso de l'exemplaire n° 5 est utilisé comme récépissé, les éléments suivants doivent être introduits par le bureau de douane de destination:

*Appendice B1 de
l'annexe 9 du TDA*

- le numéro de référence de l'opération de transit;
- le lieu, le nom et le numéro de référence du bureau de douane de départ;
- la date et la signature.

La personne demandant le récépissé selon le modèle TC11 le remplit avant de le présenter pour visa à un fonctionnaire du bureau de douane de destination.

OPÉRATEUR

La personne demandant un récépissé au bureau de douane de destination remplit le formulaire TC11, à la main, de manière lisible, en indiquant:

- le lieu, le nom et le numéro de référence du bureau de douane de destination;
- le statut des marchandises, tel qu'il ressort du DAU ou du TAD correspondant;
- le numéro de référence de l'opération de transit;
- le lieu, le nom et le numéro de référence du bureau de douane de départ.

Par ailleurs, le récépissé peut contenir d'autres informations sur les marchandises. Le titulaire du régime peut, par exemple, souhaiter indiquer l'adresse à laquelle le transporteur des marchandises renverra le récépissé après son annotation par les autorités douanières. Le bureau de douane de destination n'est pas tenu de renvoyer le récépissé par la poste, mais il ne lui est pas interdit de le faire, si nécessaire. Normalement, le titulaire du régime demande que le transporteur lui renvoie le récépissé.

L'adresse de renvoi peut figurer au dos du récépissé.

DOUANES

Lorsqu'un récépissé est demandé, le bureau de douane de destination est tenu de:

- vérifier si le formulaire correct est utilisé (à savoir le TC11);
- vérifier s'il est lisible;
- vérifier s'il a été correctement rempli;
- vérifier qu'aucune circonstance n'est de nature à interdire la délivrance du récépissé;
- délivrer le récépissé à la personne qui le lui a demandé, lorsque tout est en ordre.

V.6.4.2. Délivrance d'une preuve alternative

Article 51 de l'appendice I de la convention

Article 312 de l'AE

Le titulaire du régime peut demander aux autorités douanières de lui fournir une preuve alternative que le régime de transit a pris fin de manière régulière et qu'aucune irrégularité n'a été constatée. Cette demande peut être formulée lorsque la déclaration de transit et les marchandises sont présentées au bureau de douane de destination.

Le titulaire du régime peut demander aux autorités douanières de lui fournir, sur une photocopie d'un deuxième exemplaire du TAD, une preuve alternative que le régime de transit a pris fin de manière régulière et qu'aucune irrégularité n'a été constatée. Cette demande

peut être formulée lorsque le TAD et les marchandises sont présentés au bureau de douane de destination.

Note: pour de plus amples informations sur l'acceptation de la preuve alternative par le bureau de douane de départ, voir point VII.3.3.1.

OPÉRATEUR

Pour obtenir une preuve alternative, conformément à l'article 45, paragraphe 4, de l'appendice I de la convention/l'article 308 de l'AE, une photocopie d'un deuxième exemplaire du TAD et une LDA, s'il y a lieu, peuvent être présentées au bureau de douane de destination à des fins de visa.

Cette photocopie doit:

- porter la mention «Copie»;
- porter le cachet du bureau de douane de destination, la signature du fonctionnaire, la date et la mention suivante: «Preuve alternative — 99 202»;
- contenir un numéro de référence et les informations figurant sur la déclaration de transit.

L'annexe IV.8.3 présente les différentes versions linguistiques de la mention «Preuve alternative».

DOUANES

Le TAD et la LDA (s'il y a lieu) portant un numéro de référence doivent être visés par le bureau de douane de destination. Il peut également être procédé à la certification par un système informatique, mais il doit apparaître clairement au bureau de douane de départ que le document certifié est un original.

Le bureau de douane de destination visera la preuve alternative s'il n'a pas constaté d'irrégularité. Le cachet, la signature du fonctionnaire et la date doivent figurer sur le document.

La personne présentant la preuve alternative avec les marchandises et le TAD est réputée représenter le titulaire du régime. Le bureau de douane de destination lui remettra l'exemplaire visé du TAD.

V.6.4.3. Présentation des marchandises et des documents en dehors des jours et heures d'ouverture et en un autre lieu que le bureau de douane de destination

*Article 45,
paragraphe 1, de
l'appendice I de la
convention*

En général, une déclaration de transit et les documents requis doivent être présentés:

- au bureau de douane de destination; et
- pendant les jours et heures d'ouverture.

*Article 306,
paragraphe 1, de
l'AE*

Toutefois, le bureau de douane peut, à la demande du titulaire du régime ou d'une autre personne présentant les marchandises,

autoriser que la présentation des marchandises et des documents de transit ait lieu en dehors des heures d'ouverture officielles ou en tout autre lieu.

V.6.4.4. Irrégularités

V.6.4.4.1. Irrégularités concernant les scellés

Seules les marchandises qui ont été scellées peuvent être placées sous le régime de transit commun/de l'Union. Le bureau de douane de destination est tenu de vérifier si les scellés sont toujours intacts. S'ils ont été faussés, il doit indiquer cette information sur le DAU ou le TAD, qui est transmis au bureau de douane de départ.

DOUANES

Le bureau de douane de destination vérifie l'état des scellés et note le résultat de son inspection sur le DAU ou sur le TAD. Si les scellés sont en mauvais état ou s'il apparaît qu'ils ont été faussés, il est fortement recommandé aux autorités douanières d'examiner les marchandises et d'indiquer les résultats sur le DAU ou le TAD.

V.6.4.4.2. Autres irrégularités

Le bureau de douane de destination fait mention sur le DAU ou le TAD de l'irrégularité qu'il a constatée afin d'informer le bureau de douane de départ, et prend les mesures appropriées.

Au bureau de douane de destination, une différence peut être constatée entre les marchandises énumérées sur le document de transit et celles réellement présentées à ce bureau de douane. Chaque cas doit être traité individuellement, car il se peut qu'une erreur se soit produite au départ.

Les excédents et les manquants visent, soit le nombre de colis, soit la masse brute, soit les deux.

Les différences de classement tarifaire doivent être mentionnées uniquement lorsque la réglementation relative au transit de l'Union/commun le prévoit.

Si besoin est, ces différences doivent être notifiées par lettre ou sur une photocopie du document concerné (T1, T2, T2F, T2L, T2LF, CIM).

Il y a également lieu d'indiquer la masse nette, brute, ou toute autre unité de quantité appropriée.

L'annexe V.6.8.4 présente les différentes versions linguistiques de la mention «différences».

DOUANES

Le bureau de douane de destination:

- note toute irrégularité sur le DAU ou le TAD.

V.6.4.5. Changement du bureau de douane de destination

*Article 47,
paragraphe 2, de
l'appendice I de la
convention*

Une opération de transit peut prendre fin dans un bureau autre que celui prévu dans la déclaration de transit. Ce bureau devient alors le bureau de douane de destination.

*Article 306,
paragraphe 4, de
l'AE*

En cas de changement de bureau de douane de destination, le titulaire du régime n'a pas rempli ses obligations s'il présente les marchandises au dernier bureau de douane de passage qui est le bureau de douane de destination initialement prévu. Le titulaire du régime répond de l'exécution régulière de l'opération jusqu'au nouveau bureau de douane de destination.

Trois cas de figure peuvent se présenter.

1. Le nouveau bureau de douane de destination est situé dans la même partie contractante ou le même État membre que celle (celui) inscrit(e) dans la déclaration de transit.

DOUANES

Le bureau de douane de destination:

- enregistre la déclaration de transit;
- vérifie si les informations figurant sur l'exemplaire n° 4 du DAU ou un premier exemplaire du TAD correspondent à celles figurant sur l'exemplaire n° 5 du DAU ou sur un deuxième exemplaire du TAD;
- vérifie le délai, l'état de tous les scellés (si apposés) et l'itinéraire (si contraignant);
- décide du niveau de vérification requis;
- lorsque la vérification effectuée a conduit à un résultat satisfaisant, introduit dans la case I de l'exemplaire n° 5 du DAU ou d'un deuxième exemplaire du TAD le code «A1», «A2» ou «A5» sous la rubrique «Remarques»;
- lorsque la vérification effectuée a conduit à un résultat non satisfaisant, introduit dans la case I de l'exemplaire n° 5 du DAU ou d'un deuxième exemplaire du TAD le code «B1» sous la rubrique «Remarques»;

- renvoie l'exemplaire n° 5 du DAU ou un deuxième exemplaire du TAD au pays de départ en suivant la procédure habituelle.

2. Le nouveau bureau de douane de destination est situé dans une partie contractante ou un État membre différent(e) de celle (celui) inscrit(e) dans la déclaration de transit.

DOUANES

Le bureau de douane de destination:

- enregistre la déclaration de transit;
- vérifie la case n° 52 du DAU ou du TAD afin de s'assurer que la garantie est valable dans le pays concerné;
- vérifie si les informations figurant sur l'exemplaire n° 4 du DAU ou un premier exemplaire du TAD correspondent à celles figurant sur l'exemplaire n° 5 du DAU ou sur un deuxième exemplaire du TAD;
- vérifie le délai, l'état de tous les scellés (si apposés) et l'itinéraire (si contraignant);
- décide du niveau de vérification requis;
- après avoir introduit le code de résultat du contrôle («A1», «A2», «A5» ou «B1»), appose la mention ci-après dans la case I de l'exemplaire n° 5 du DAU ou d'un deuxième exemplaire du TAD, sous la rubrique «Remarques»: «DIFFÉRENCES: MARCHANDISES PRESENTÉES AU BUREAU DE DOUANE...(NOM ET PAYS)»;
- renvoie l'exemplaire n° 5 du DAU ou un deuxième exemplaire du TAD au pays de départ en suivant la procédure habituelle.

L'annexe V.6.8.8 présente les différentes versions linguistiques de la mention «différences:».

3. Le nouveau bureau de douane de destination est situé dans une partie contractante ou un État membre différent(e) de celle (celui) inscrit(e) dans le DAU ou le TAD qui porte la mention suivante:

«SORTIE DE SOUMISE À DES RESTRICTIONS OU À DES IMPOSITIONS PAR LE RÈGLEMENT OU LA DIRECTIVE/DÉCISION N°...».

L'annexe V.6.8.9 présente les différentes versions linguistiques de cette mention.

DOUANES

Le bureau de douane de destination:

- enregistre la déclaration de transit;

- vérifie la case n° 52 du DAU ou du TAD afin de s'assurer que la garantie est valable dans le pays concerné;
- vérifie si les informations figurant sur l'exemplaire n° 4 du DAU ou un premier exemplaire du TAD correspondent à celles figurant sur l'exemplaire n° 5 du DAU ou sur un deuxième exemplaire du TAD;
- vérifie le délai, l'état de tous les scellés (si apposés) et l'itinéraire (si contraignant);
- décide du niveau de vérification requis;
- lorsque la vérification effectuée a conduit à un résultat satisfaisant, introduit dans la case I de l'exemplaire n° 5 du DAU ou d'un deuxième exemplaire du TAD, sous la rubrique «Remarques», la mention suivante: «DIFFÉRENCES: MARCHANDISES PRÉSENTÉES AU BUREAU... (NOM ET PAYS)»;
- renvoie au pays de départ, en suivant la procédure habituelle:
 - la notification selon laquelle les marchandises soumises à des restrictions d'exportation ou à imposition ont été acheminées jusqu'au bureau de douane concerné,
 - l'exemplaire n° 5 du DAU ou un deuxième exemplaire du TAD;
- conserve les marchandises sous contrôle douanier et décide:
 - d'autoriser leur transfert vers la partie contractante dont relève le bureau de douane de départ, ou
 - de ne pas permettre leur enlèvement avant la réception d'une autorisation écrite spécifique de mainlevée envoyée par le bureau de douane de départ.

V.6.5. Présentation des marchandises et de la déclaration de transit après expiration du délai

Les preuves suivantes peuvent être fournies pour attester de circonstances imprévues non imputables au transporteur ou au titulaire du régime ayant entraîné la présentation des marchandises après l'expiration du délai:

- déclaration de la police (par exemple, en cas d'accident ou de vol);
- attestation d'un service de santé (par exemple, en cas de demande de soins, etc.);
- attestation d'un service de dépannage (par exemple, en cas de réparation du véhicule);
- tout élément de preuve d'un retard dû à une grève ou à toute autre circonstance imprévue.

Toutefois, il incombe au bureau de douane de destination de décider de la validité de la preuve.

V.6.6. Instructions nationales spécifiques (réservé)

V.6.7. Partie réservée à l'usage des administrations douanières

V.6.8. Annexes

V.6.8.1. Mention «conforme»

L'annexe est supprimée, car elle n'est plus pertinente.

V.6.8.2. Mention «preuve alternative»

bg	Алтернативно доказателство
cs	Alternativní důkaz
de	Alternativnachweis
el	Εναλλακτική απόδειξη
en	Alternative proof
es	Prueba alternativa
et	Alternatiivsed tõendid
fi	Vaihtoehtoinen todiste
fr	Preuve alternative
hr	Alternativni dokaz
hu	Alternatív igazolás
is	Önnur sönnun
it	Prova alternativa
lt	Alternatyvusis įrodymas
lv	Alternatīvs pierādījums
mk	Алтернативен доказ
mt	Prova alternattiva
nl	Alternatief bewijs
no	Alternativt bevis
pl	Alternatywny dowód
pt	Prova alternativa
ro	Probă alternativă
sk	Alternatívny dôkaz
sl	Alternativno dokazilo
sr	Алтернативни доказ
sv	Alternativt bevis
tr	Alternatif Kanıt

V.6.8.3. Liste des bureaux centralisateurs pour le renvoi de l'exemplaire n° 5 du DAU ou du deuxième exemplaire du TAD

Pour consulter la dernière version de cette liste, veuillez cliquer sur le lien suivant:

EUROPA:

[https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit fr](https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_fr)

V.6.8.4. Mention «différences»

Mention à apposer lorsque le bureau de destination a constaté des différences

Dans la case I, sous la rubrique «Remarques»:

bg:	Разлики:	В повече.... Липси.... Описание на стоките..... Тарифна позиция....
cs:	Odlišnosti:	přebytečné množství.... chybějící množství.... název zboží. sazební zařazení....
da:	Uoverensstemmelser:	overtallig:..... [...] manko:..... [...] varebeskrivelse:..... [...] tarifering:.....
de:	Unstimmigkeiten:	Mehrmenge:..... [...] Fehlmenge:..... [...] Art der Waren:..... [...] Unterposition HS:.....
el:	Διαφορές	Πλεόνασμα: Ελλειμμα:.... Φύση των εμπορευμάτων:.... Δασμολογική κατάταξη:
en:	Differences:	excess:..... shortage:..... description of goods:..... tariff classification:.....
es:	Diferencias:	sobra:..... [...] falta:..... [...] clase de mercancía:..... [...] clasificación arancelaria:.....
et:	Erinevused:	ülejääk:..... puudujääk:..... kauba kirjeldus:..... tariifne klassifitseerimine:.....
fi:	Eroavuudet:	ylilukuinen tavara:..... [...]

		puuttuu:..... [...]
		tavaralaji:.....
		tariffiointi:.....
fr:	Différences:	excédent:.....
		manquant:.....
		nature des marchandises:.....
		classement tarifaire:.....
hr:	Razlike:	višak:....
		manjak:.....
		opis robe:....
		* razvrstavanje u tarifu
hu:	Eltérések:	többlet....
		hiány....
		az áruk fajtája....
		tarifaszáma....
is:	Osamræmi:	Umframmagn:....
		Vöntun:.....
		Vörulysing:.....
		Tollflokkun:....
it:	Differenze:	Eccedenza:..... [...]
		Deficienza:..... [...]
		Natura delle merci:..... [...]
		Classificazione tariffaria:.....
lt:	Neatitikimai:	perteklius:.....
		trūkumas:.....
		prekių aprašimas:.....
		tarifinis klasifikavimas:.....
lv:	Atšķirības:	vairāk:.....
		Mazāk:.....
		Preču apraksts:.....
		Tarifu klasifikācija:.....
mk:	Разлики:	ВИШОК:.....
	
		КУСОК:.....
	
		ОПИС НА СТОКА:.....
		тарифно
		распоредување:.....
	

mt:		
nl:	Verschillen:	teveel:..... [...] tekort:..... [...] soort goederen:..... [...] tariefpostonderverdeling:.....
no:	Uoverensstemmelse:	overtallig:..... .. manko:..... varebeskrivelse:..... tariffering:..
pl:	Niezgodności:	nadwyżki braki opis towarów ... klasyfikacja taryfowa....
pt:	Diferenças:	para mais:..... .. para menos:..... .. natureza das mercadorias:..... .. clasificacao pautal:
ro:	Diferențe:	excedent:..... [...] lipsa:..... [...] descrierea mărfurilor:..... încadrare tarifară:.....
sk:	Nezrovnalosti:	nadbytočné množstvo.... chýbajúce množstvo.... druh tovaru sadzobné zaradenie
sl:	Razlike:	višek:..... [...] manko:..... [...] opis blaga:..... [...] tarifna oznaka:.....
sr:	Разлике:	Вишак:..... Мањак:..... Опис робе:.....Тарифна ознака:.....
sv:	Avvikelser:	övertaligt gods:..... [...] manko:..... [...] varuslag:..... [...] klassificering:.....

tr: Farklılıklar: fazlalık:.....
Eksiklik:.....
Eşya tanımı:.....
*tarife sınıflandırması

V.6.8.5. Mention «irrégularité»

L'annexe est supprimée, car elle n'est plus pertinente.

V.6.8.6. Mention «enquête en cours»

L'annexe est supprimée, car elle n'est plus pertinente.

V.6.8.7. Mention «impositions perçues»

L'annexe est supprimée, car elle n'est plus pertinente.

V.6.8.8. Mention «différences»: marchandises présentées au bureau... (nom et pays)

bg	Различия: митническо учреждение, където стоките са представени ((наименование и страна)
cs	Nesrovnalosti: úřad, kterému bylo zboží předloženo..... (název a země)
da	Forskelle: det sted, hvor varerne blev frembudt (navn og land)
de	Unstimmigkeiten: Stelle, bei der die Gestellung erfolgte (Name und Land)
el	Διαφορές: εμπορεύματα προσκομισθέντα στο τελωνείο.....('Όνομα και χώρα)
en	Differences: office where goods were presented (name and country)
es	Diferencias: mercancías presentadas en la oficina (nombre y país)
et	Erinevused: asutus, kuhu kaup esitati(nimi ja riik)
fi	Muutos: toimipaikka, jossa tavarat esitetty (nimi ja maa)
fr	Différences: marchandises présentées au bureau (nom et pays)
hr	Razlike: carinski ured kojemu je roba podnesena...(naziv i zemlja)
hu	Eltérések: hivatal, ahol az áruk bemutatása megtörtént (név és ország)
it	Differenze: ufficio al quale sono state presentate le merci (nome e paese)
is	Breying: tollstjórnunarskrifstofa þar sem vörum var framvísað (nafn og land)
lt	Skirtumai: įstaiga, kuriai pateiktos prekės (pavadinimas ir valstybė)
lv	Atšķirības: muitas iestāde, kurā preces tika uzrādītas (nosaukums un valsts)
mk	Разлики: испостава каде стоките се ставени на увид (назив и земја)
mt	Differenzi: uffiċċju fejn l-oġġetti kienu ppreżentati (isem u pajjiż)
nl	Verschillen: kantoor waar de goederen zijn aangebracht (naam en land)
no	Forskjell: det tollsted hvor varene ble fremlagt (navn og land)
pl	Niezdgodności: urząd w którym przedstawiono towar(nazwa i kraj)
pt	Diferenças: mercadorias apresentadas na estância (nome e país)
ro	Diferențe: mărfuri prezentate la biroul vamal (numebiroul unde au fost prezentate mărfurile (denumire și țara)
sk	Nezrovnalosti: úrad, ktorému bol tovar dodaný (názov a krajina)
sl	Razlike: urad, pri katerem je bilo blago predloženo ... (naziv in država)
sr	Разлике: царинарница којој је роба предата (назив и земља)
sv	Avvikelse: tullkontor där varorna anmäldes (namn och land)
tr	Farklılıklar: Eşyanın sunulduğu idare... (adı/ülkesi)

V.6.8.9. Mention «sortie de ... soumise à des restrictions ou à des impositions par le règlement ou la directive/décision n°...»

- bg Напускането на Подлежи на ограничения или такси съгласно Регламент/Директива/Решение № ...
- cs Výstup ze podléhá omezením nebo dávkám podle nařízení/směrnice/rozhodnutí č ...
- da Udpassage fra undergivet restriktioner eller afgifter i henhold til forordning/direktiv/afgørelse nr. ...
- de Ausgang aus- gemäß Verordnung/Richtlinie/Beschluss Nr. ... Beschränkungen oder Abgaben unterworfen.
- el Η έξοδος από Υποβάλλεται σε περιορισμούς ή σε επιβαρύνσεις από τον Κανονισμό/την Οδηγία/την Απόφαση αριθ. ...
- en Exit from subject to restrictions or charges under Regulation/Directive/Decision No...
- es Salida de..... sometida a restricciones o imposiciones en virtud del (de la) Reglamento/Directiva/Decisión no ...
- et Väljumine ... on aluseks piirangutele ja maksudele vastavalt määrusele/direktiivile/otsusele nr....
- fi vientiin sovelletaan asetuksen/direktiivin/päätöksen N:o ... mukaisia rajoituksia tai maksuja
- fr Sortie de soumise à des restrictions ou à des impositions par le règlement ou la directive/décision n°...
- hr Izlaz iz ... podliježe ograničenjima ili pristojbama na temelju Uredbe/Direktive/Odluke br...
- hu A kilépés..... területéről a rendelet/irányelv/határozat szerinti korlátozás vagy teher megfizetésének kötelezettsége alá esik
- is Útflutningur fráháð takmörkunum eða gjöldum samkvæmt reglugerð/fyrirmælum/ákvörðun nr.
- it Uscita dalla soggetta a restrizioni o ad imposizioni a norma del(la) regolamento/direttiva/decisione n. ...
- lt Išvežimui iš taikomi apribojimai arba mokesčiai, nustatyti Reglamentu/Direktyva/Sprendimu Nr....,

- lv Izvešana no, piemērojot ierobežojumus vai maksājumus saskaņā ar Regulu/Direktīvu/Lēmumu No....,
- mk Излезот од предмет на ограничувања или давачки согласно Уредба/Директива/Решение Бр. ...
- mt Ғруг mill-sugġett għall-restrizzjonijiet jew Ғlasijiet taht Regola/Direttiva/Deċiżjoni Nru...
- nl Bij uitgang uit de zijn de beperkingen of heffingen van Verordening/Richtlijn/Besluit nr. ... van toepassing.
- no Utførsel fra Underlagt restriksjoner eller avgifter i henhold til forordning/direktiv/vedtak nr. ...
- pl Wyprowadzenie z..... podlega ograniczeniom lub opłatom zgodnie z rozporządzeniem/dyrektywą/decyzją nr ...
- pt Saída da sujeita a restrições ou a imposições pelo(a) Regulamento/Directiva/Decisão n.º...
- ro Ieşire din ... supusă restricțiilor sau impozitelor prin Regulamentul/Directiva/Decizia Nr ...
- sl Iznos iz zavezan omejitvam ali obveznim dajatvam na podlagi uredbe/direktive/odločbe št ...
- sk Výstup z..... podlieha obmedzeniam alebo platbám podľa nariadenia/smernice/rozhodnutia č
- sr Излаз из..... подлеже ограничењима или трошковима на основу Уредбе/Директиве/ Одлуке бр.....
- sv Utførsel från underkastad restriktioner eller avgifter i enlighet med förordning/direktiv/beslut nr ...
- tr Eşyanın’dan çıkışı..... No.lu Tüzük/ Direktif / Karar kapsamında kısıtlamalara veya mali yükümlülüklerle tabidir

PARTIE VI — SIMPLIFICATIONS

VI.1. Introduction

La partie VI concerne les simplifications dans le domaine du transit.

Le point VI.2 présente les principes généraux et la réglementation applicables aux simplifications en matière de transit.

Le point VI.3 décrit chacune des simplifications en matière de transit.

Le point VI.4 traite des situations particulières.

Le point VI.5 couvre les exceptions.

Le point VI.6 est réservé aux instructions nationales spécifiques.

Le point VI.7 est réservé à l'usage des administrations douanières.

Le point VI.8 contient les annexes.

VI.2. Principes généraux et réglementation

Les bases juridiques sont:

- les articles 55 à 111 *ter* de l'appendice I de la convention;
- l'article 233, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013) (CDU);
- les articles 191 à 200 du règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission du 28 juillet 2015 complétant le règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil au sujet des modalités de certaines dispositions du code des douanes de l'Union (AD);
- les articles 313 à 320 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union (AE);
- les articles 25 et 26 du règlement délégué (UE) 2016/341 de la Commission du 17 décembre 2015 complétant le règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les règles transitoires pour certaines dispositions du code des douanes de l'Union lorsque les systèmes informatiques concernés ne sont pas encore opérationnels et

modifiant le règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission (JO L 69 du 15.3.2016, p. 1) (TDA).

Les simplifications en matière de transit se subdivisent généralement en deux grandes catégories:

1. les simplifications en fonction de l'opérateur;
2. les simplifications en fonction du mode de transport.

Les simplifications en matière de transit, qui sont toutes tributaires de la fiabilité des opérateurs économiques et soumises à autorisation, ont pour but de trouver un équilibre entre les contrôles douaniers nécessaires et la facilitation des échanges commerciaux. Le point VI.3 présente les diverses simplifications en matière de transit.

Le présent point décrit la procédure nécessaire pour obtenir une autorisation de simplification en matière de transit. Il définit:

- les conditions générales à remplir par un opérateur économique qui souhaite obtenir l'autorisation d'utiliser une simplification (point VI.2.1);
- la procédure nécessaire pour obtenir une autorisation (point VI.2.2);
- le suivi d'une autorisation (point VI.2.3);
- la procédure d'annulation, de révocation et de modification d'une autorisation (point VI.2.4);
- la procédure de suspension d'une autorisation (point VI.2.5);
- le réexamen d'une autorisation (point VI.2.6).

VI.2.1. Types de simplifications en matière de transit et conditions

Article 6 de la convention

Article 55 de l'appendice I de la convention

Article 89, paragraphe 5, et article 233, paragraphe 4, du CDU

Lorsqu'une demande de simplification est introduite, les autorités douanières peuvent autoriser l'une des simplifications suivantes concernant le placement des marchandises sous le régime de transit commun/de l'Union européenne (UE ou Union) ou l'achèvement de ce régime:

- a) l'utilisation d'une garantie globale et d'une garantie globale d'un montant réduit (y compris une dispense de garantie);
- b) l'utilisation de scellés d'un modèle spécial, lorsque le scellement est requis pour assurer l'identification des marchandises placées sous le régime du transit commun/de l'Union;

Article 24,
paragraphe 1 et
point b), et
articles 25 à 28 du
TDA

- c) le statut d'expéditeur agréé, qui permet au titulaire de l'autorisation de placer des marchandises sous le régime du transit commun/de l'Union sans présenter lesdites marchandises en douane;
- d) le statut de destinataire agréé, qui permet au titulaire de l'autorisation de recevoir des marchandises acheminées sous le régime du transit commun/de l'Union dans un lieu agréé et de mettre fin au régime;
- e) le recours au régime du transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne [applicable uniquement jusqu'à la date de mise à niveau du nouveau système de transit informatisé (NSTI)];
- f) le recours au régime du transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime (applicable uniquement jusqu'à la date de mise à niveau du NSTI);
- g) l'utilisation d'un document électronique de transport (DET) en tant que déclaration en douane pour placer les marchandises acheminées par voie aérienne sous le régime du transit commun/de l'Union et les marchandises acheminées par voie maritime sous le régime du transit de l'Union;
- h) le recours au régime du transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée (applicable uniquement jusqu'à la mise à niveau du NSTI);
- i) l'application d'autres procédures simplifiées fondées sur l'article 6 de la convention.

1. Dans le cas d'une simplification impliquant l'utilisation d'une garantie globale, les conditions suivantes doivent être remplies:

- le demandeur est établi sur le territoire douanier d'une partie contractante;
- le demandeur n'a pas commis d'infractions graves ou répétées à la législation douanière et aux dispositions fiscales, y compris des infractions pénales graves liées à son activité économique;
- le demandeur recourt régulièrement au régime de transit commun/de l'Union ou respecte des normes pratiques en matière de compétence ou de qualifications professionnelles directement liées à l'activité exercée.

Articles 57 et 75 de
l'appendice I de la
convention

Article 95,
paragraphe 1, du
CDU

Article 84 de l'AD

Le montant de référence de la garantie globale peut être réduit à 50 %, 30 % ou 0 % (dispense) pour autant que les critères supplémentaires soient remplis:

- 50 % du montant de référence:

- le demandeur utilise un système comptable qui est compatible avec les principes généralement admis en matière comptable appliqués dans la partie contractante où la comptabilité est tenue, autorise les contrôles douaniers par audit et conserve un historique des données qui fournit une piste d'audit à partir du moment où les données entrent dans le dossier,
- le demandeur dispose d'une organisation administrative qui correspond au type et à la taille de l'entreprise et qui est adaptée à la gestion des flux de marchandises, et d'un système de contrôle interne permettant de prévenir, de déceler et de corriger les erreurs et de prévenir et de déceler les transactions illégales ou irrégulières,
- le demandeur ne fait pas l'objet d'une procédure de faillite,
- au cours des trois dernières années précédant la présentation de la demande, le demandeur a rempli ses obligations financières en matière de paiement au titre d'une dette (douanière) recouvrée à l'importation ou à l'exportation ou en rapport avec l'importation ou l'exportation de marchandises,
- le demandeur apporte la preuve, sur la base des écritures et des informations disponibles pour les trois dernières années précédant la présentation de la demande, qu'il dispose d'une capacité financière suffisante pour s'acquitter de ses obligations et remplir ses engagements eu égard au type et au volume de son activité commerciale, notamment qu'il n'a pas d'actifs nets négatifs, sauf si ceux-ci peuvent être couverts;
- 30 % du montant de référence:
 - le demandeur utilise un système comptable qui est compatible avec les principes généralement admis en matière comptable appliqués dans la partie contractante où la comptabilité est tenue, autorise les contrôles douaniers par audit et conserve un historique des données qui fournit une piste d'audit à partir du moment où les données entrent dans le dossier,
 - le demandeur dispose d'une organisation administrative qui correspond au type et à la taille de l'entreprise et qui est adaptée à la gestion des flux de marchandises, et d'un système de contrôle interne permettant de prévenir, de déceler et de corriger les erreurs et de prévenir et de déceler les transactions illégales ou irrégulières,
 - le demandeur veille à ce que les employés concernés aient pour instruction d'informer les autorités douanières en cas

de difficultés à se conformer aux exigences et établit des procédures permettant d'informer les autorités douanières de telles difficultés,

— le demandeur ne fait pas l'objet d'une procédure de faillite,
— au cours des trois dernières années précédant la présentation de la demande, le demandeur a rempli ses obligations financières en matière de paiement au titre d'une dette (douanière) recouvrée à l'importation ou à l'exportation ou en rapport avec l'importation ou l'exportation de marchandises,

— le demandeur apporte la preuve, sur la base des écritures et des informations disponibles pour les trois dernières années précédant la présentation de la demande, qu'il dispose d'une capacité financière suffisante pour s'acquitter de ses obligations et remplir ses engagements eu égard au type et au volume de son activité commerciale, notamment qu'il n'a pas d'actifs nets négatifs, sauf si ceux-ci peuvent être couverts;

- 0 % du montant de référence (dispense de garantie):

— le demandeur utilise un système comptable qui est compatible avec les principes généralement admis en matière comptable appliqués dans la partie contractante où la comptabilité est tenue, autorise les contrôles douaniers par audit et conserve un historique des données qui fournit une piste d'audit à partir du moment où les données entrent dans le dossier,

— le demandeur permet à l'autorité douanière d'accéder physiquement à ses systèmes comptables et, le cas échéant, à ses écritures commerciales et de transport,

— le demandeur dispose d'un système logistique qui identifie les marchandises en libre pratique dans la partie contractante et les marchandises de pays tiers et indique, le cas échéant, leur localisation,

— le demandeur dispose d'une organisation administrative qui correspond au type et à la taille de l'entreprise et qui est adaptée à la gestion des flux de marchandises, et d'un système de contrôle interne permettant de prévenir, de déceler et de corriger les erreurs et de prévenir et de déceler les transactions illégales ou irrégulières,

— le cas échéant, le demandeur dispose de procédures satisfaisantes de gestion des licences et des autorisations accordées conformément aux mesures de politique commerciale ou en ce qui concerne les échanges de produits agricoles,

- le demandeur dispose de procédures satisfaisantes d’archivage de ses écritures et de ses informations, et de protection contre la perte de données,
- le demandeur veille à ce que les employés concernés aient pour instruction d’informer les autorités douanières en cas de difficultés à se conformer aux exigences et établit des procédures permettant d’informer les autorités douanières de telles difficultés,
- le demandeur a mis en place des mesures de sécurité adaptées afin de protéger son système informatique contre toute intrusion non autorisée et de sécuriser sa documentation,
- le demandeur ne fait pas l’objet d’une procédure de faillite,
- au cours des trois dernières années précédant la présentation de la demande, le demandeur a rempli ses obligations financières en matière de paiement au titre d’une dette (douanière) recouvrée à l’importation ou à l’exportation ou en rapport avec l’importation ou l’exportation de marchandises,
- le demandeur apporte la preuve, sur la base des écritures et des informations disponibles pour les trois dernières années précédant la présentation de la demande, qu’il dispose d’une capacité financière suffisante pour s’acquitter de ses obligations et remplir ses engagements eu égard au type et au volume de son activité commerciale, notamment qu’il n’a pas d’actifs nets négatifs, sauf si ceux-ci peuvent être couverts.

Article 57 de l’appendice I de la convention

Articles 191, 193, 195, 199 et 200 de l’AD

Articles 25 à 28 du TDA

2. Dans le cas des autorisations suivantes, qui impliquent l’utilisation de scellés d’un modèle spécial, le statut d’expéditeur agréé et le statut de destinataire agréé, les conditions suivantes doivent être remplies:

- le demandeur est établi sur le territoire douanier d’une partie contractante;
- le demandeur déclare qu’il utilisera régulièrement le régime de transit commun/de l’Union;
- le demandeur n’a pas commis d’infractions graves ou répétées à la législation douanière et aux dispositions fiscales, y compris des infractions pénales graves liées à son activité économique;
- le demandeur démontre qu’il exerce un niveau élevé de contrôle sur ses opérations et les mouvements de marchandises au moyen d’un système de gestion des écritures commerciales et, le cas échéant, des documents relatifs au transport, permettant d’exercer les contrôles douaniers nécessaires;

- le demandeur respecte des normes pratiques en matière de compétences ou de qualifications professionnelles directement liées aux activités exercées.

3. Dans le cas d'autorisations impliquant le recours au régime de transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne:

- le demandeur est une compagnie aérienne et est établi sur le territoire douanier d'une partie contractante;
- le demandeur recourt régulièrement au régime de transit commun/de l'Union ou l'autorité douanière compétente sait qu'il est en mesure de remplir les obligations liées à ce régime;
- le demandeur n'a pas commis d'infractions graves ou répétées à la législation douanière et fiscale.

4. Dans le cas d'autorisations impliquant le recours au régime de transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime:

- le demandeur est une compagnie maritime et est établi sur le territoire douanier de l'Union;
- le demandeur recourt régulièrement au régime de transit de l'Union ou l'autorité douanière compétente sait qu'il est en mesure de remplir les obligations liées à ce régime;
- le demandeur n'a pas commis d'infractions graves ou répétées à la législation douanière et fiscale.

5. Dans le cas d'autorisations impliquant l'utilisation d'un DET en tant que déclaration de transit pour placer les marchandises sous le régime du transit commun/de l'Union:

- en ce qui concerne le transport aérien (applicable au transit commun/de l'Union):
 - ✓ le demandeur assure un nombre significatif de vols entre des aéroports de l'Union et des aéroports de pays de transit commun,
 - ✓ le demandeur démontre qu'il est en mesure de veiller à ce que les énonciations du document électronique de transport soient disponibles au bureau de douane de départ dans l'aéroport de départ et au bureau de

- douane de destination dans l'aéroport de destination et à ce que ces énonciations soient les mêmes au bureau de douane de départ et au bureau de douane de destination,
- ✓ le demandeur est établi sur le territoire d'une partie contractante,
 - ✓ le demandeur déclare qu'il utilisera régulièrement le régime du transit commun/de l'Union,
 - ✓ le demandeur n'a pas commis d'infractions graves ou répétées à la législation douanière et aux dispositions fiscales, y compris des infractions pénales graves liées à son activité économique,
 - ✓ le demandeur démontre qu'il exerce un niveau élevé de contrôle sur ses opérations et les mouvements de marchandises au moyen d'un système de gestion des écritures commerciales et, le cas échéant, des documents relatifs au transport, permettant d'exercer les contrôles douaniers nécessaires,
 - ✓ le demandeur démontre le respect de normes pratiques en matière de compétences ou de qualifications professionnelles directement liées aux activités exercées;
- en ce qui concerne le transport maritime (applicable uniquement au transit de l'Union):
 - ✓ le demandeur assure un nombre significatif de voyages entre les ports de l'Union,
 - ✓ le demandeur démontre qu'il sera en mesure de veiller à ce que les énonciations du document électronique de transport soient disponibles au bureau de douane de départ dans le port de départ et au bureau de douane de destination dans le port de destination et à ce que ces énonciations soient les mêmes au bureau de douane de départ et au bureau de douane de destination,
 - ✓ le demandeur est établi sur le territoire de l'Union,
 - ✓ le demandeur déclare qu'il utilisera régulièrement le régime du transit de l'Union,
 - ✓ le demandeur n'a pas commis d'infractions graves ou répétées à la législation douanière et aux dispositions fiscales, y compris des infractions pénales graves liées à son activité économique,
 - ✓ le demandeur démontre qu'il exerce un niveau élevé de contrôle sur ses opérations et les mouvements de marchandises au moyen d'un système de gestion des

*Articles 111 bis et
111 ter de
l'appendice I de la
convention*

Article 233,
paragraphe 4, du
CDU

écritures commerciales et, le cas échéant, des documents relatifs au transport, permettant d'exercer les contrôles douaniers nécessaires,

- ✓ le demandeur démontre le respect de normes pratiques en matière de compétences ou de qualifications professionnelles directement liées aux activités exercées.

Articles 191, 199 et
200 de l'AD

6. Dans le cas d'autorisations impliquant le recours au régime de transit commun sur support papier spécifique pour les marchandises acheminées par voie ferrée:

- le demandeur est une entreprise de chemin de fer;
- le demandeur est établi sur le territoire douanier d'une partie contractante;
- le demandeur recourt régulièrement au régime de transit commun/de l'Union ou l'autorité douanière compétente sait qu'il est en mesure de remplir les obligations liées à ce régime;
- le demandeur n'a pas commis d'infractions graves ou répétées à la législation douanière et fiscale.

Toutes les autorisations ne seront accordées que si l'autorité douanière estime être en mesure de superviser le régime de transit commun/de l'Union et d'effectuer des contrôles sans effort administratif disproportionné par rapport aux besoins de la personne concernée.

VI.2.2. Procédure d'autorisation

Article 61 de
l'appendice I de la
convention

Toute simplification donne lieu à autorisation. Les demandes doivent être présentées par voie électronique ou par écrit, visées et datées ⁽³³⁾. Le demandeur doit fournir aux autorités compétentes tous les éléments nécessaires à l'octroi de l'autorisation.

Article 22,
paragraphe 1, du
CDU

Le lieu de dépôt de la demande dépend du type de simplification. Généralement, les demandes sont présentées aux autorités douanières compétentes pour le lieu où le demandeur tient sa comptabilité principale à des fins douanières ou le lieu où celle-ci est disponible, et où est exercée une partie au moins des activités devant être couvertes par l'autorisation. Cependant, dans certains cas, le lieu de

⁽³³⁾ Au sein de l'Union, le système de gestion des décisions douanières (CDMS) s'applique aux demandes et aux autorisations.

dépôt est différent. Dans le cas d'un expéditeur agréé, les demandes sont présentées aux autorités douanières compétentes pour octroyer l'autorisation dans le pays où les opérations de transit commun/de l'Union doivent débiter, et dans le cas d'un destinataire agréé, aux autorités douanières compétentes pour octroyer l'autorisation dans le pays où les opérations de transit commun/de l'Union doivent prendre fin. Dans le cas d'autorisations impliquant l'utilisation des scellés d'un modèle spécial, le demandeur peut choisir les autorités douanières compétentes. Si le demandeur est un expéditeur agréé, il peut présenter la demande d'utilisation des scellés d'un modèle spécial aux autorités douanières compétentes pour l'octroi de l'autorisation à l'expéditeur agréé ou selon les règles générales ci-dessus.

Les procédures d'acceptation ou de rejet des autorisations doivent être conformes aux dispositions générales fixées dans la réglementation nationale des parties contractantes.

OPÉRATEUR

Pour obtenir une autorisation:

1. présenter par voie électronique ou par écrit une demande authentifiée et datée précisant la simplification souhaitée;
2. inclure tous les éléments nécessaires pour justifier la demande, tels que:
 - les coordonnées du demandeur,
 - le lieu d'établissement,
 - toutes les informations permettant aux autorités compétentes de déterminer si les conditions sont remplies;
3. fournir des informations sur la manière dont les écritures sont tenues.

Note: il est à signaler que le demandeur est tenu pour responsable de l'exactitude des informations et de l'authenticité des documents fournis.

Avant de délivrer l'autorisation, les autorités compétentes doivent vérifier si les conditions sont satisfaites.

Les principales conditions relatives à toutes les simplifications en matière de transit sont les critères d'octroi du statut d'opérateur économique agréé (OEA) figurant à l'article 39, points a), b) et d), du CDU, à l'exception des simplifications suivantes:

Article 64 de
l'appendice I de la
convention

Article 22,
paragraphe 4 et 5,
et article 39 du
CDU

Article 14 de l'AD

- recours au régime du transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne;
- recours au régime du transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime;
- recours au régime de transit commun/de l'Union sur support papier spécifique pour les marchandises acheminées par voie ferrée.

Dans de tels cas, seuls les critères d'octroi du statut d'OEA figurant à l'article 39, point a), du CDU s'appliquent.

Pour la vérification de ces critères, il est vivement recommandé d'utiliser le document [«Opérateurs économiques agréés — Lignes directrices»](#).

Ce document décrit de manière détaillée comment les autorités douanières compétentes doivent vérifier les critères et sous-critères particuliers, en tenant compte de la taille et du type de demandeur (par exemple, sociétés multinationales et grandes entreprises, petites et moyennes entreprises, sociétés de transport, opérateurs express, expéditeurs/destinataires).

Lors de la vérification des conditions, toute information disponible auprès d'autres autorités gouvernementales ou organismes publics peut également être prise en considération.

L'autorisation doit contenir toutes les informations nécessaires à l'application correcte de la simplification en question par l'opérateur économique et à la supervision par les autorités compétentes.

Article 62 de
l'appendice I de la
convention

Généralement, la validité de l'autorisation n'est pas limitée dans le temps.

L'autorisation prend effet à la date à laquelle le demandeur la reçoit ou est réputé l'avoir reçue, et est exécutoire par les autorités douanières à compter de cette date. Cette date est différente uniquement dans des cas exceptionnels:

Article 58 de
l'appendice I de la
convention

- lorsque le demandeur a demandé une date de prise d'effet différente;
- lorsqu'une autorisation antérieure a été délivrée pour une durée limitée et que l'unique objectif de la décision actuelle est de prolonger sa validité (auquel cas l'autorisation prend

Article 23,
paragraphe 5, du
CDU

effet à compter du jour suivant la date d'expiration de la période de validité de l'autorisation antérieure);

- lorsque les effets de l'autorisation sont subordonnés à l'accomplissement de certaines formalités par le demandeur, auquel cas l'autorisation prend effet à compter de la date à laquelle le demandeur reçoit la notification de l'autorité douanière compétente indiquant que les formalités ont été accomplies d'une manière satisfaisante.

Le titulaire de l'autorisation est tenu d'informer les autorités douanières de tout événement survenu après l'octroi de l'autorisation et susceptible d'avoir une incidence sur son maintien ou son contenu.

La décision comportant le rejet de la demande doit être motivée et communiquée au demandeur conformément aux délais et modalités en vigueur dans la partie contractante concernée.

Les autorités douanières sont tenues de vérifier les conditions à respecter par le titulaire d'une autorisation. Elles vérifient également le respect des obligations découlant de l'autorisation.

DOUANES

Le bureau de douane compétent:

- remet au demandeur une autorisation datée et authentifiée (accompagnée d'une ou plusieurs copies, si l'autorisation a été délivrée par écrit);
- conserve les demandes et tous les justificatifs;
- conserve une copie de l'autorisation.

Lorsqu'une demande est rejetée ou qu'une autorisation est annulée, révoquée, modifiée ou suspendue, la demande et, selon le cas, la décision de rejet de la demande ou d'annulation, de révocation, de modification ou de suspension de l'autorisation, ainsi que les différentes pièces qui leur sont jointes, doivent être conservées pendant une durée d'au moins trois ans à compter de la fin de l'année civile au cours de laquelle la demande a été rejetée ou l'autorisation a été annulée, révoquée, modifiée ou suspendue.

OPÉRATEUR

Lorsque l'autorisation a été délivrée, son numéro de référence doit être indiqué sur une déclaration de transit dès que le bureau de douane de départ l'exige dans le cas des simplifications suivantes:

- utilisation de scellés d'un modèle spécial;
- recours au régime du transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne;
- recours au régime du transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime;
- utilisation d'un document électronique de transport en tant que déclaration en douane pour placer des marchandises sous le régime du transit commun/de l'Union.

Ces informations doivent être fournies, à moins qu'il soit possible de les obtenir à partir d'autres éléments de données, tels que le numéro d'enregistrement et d'identification des opérateurs économiques (EORI) du titulaire de l'autorisation ou le système de gestion des décisions douanières (CDMS).

VI.2.3. Suivi d'une autorisation

*Article 58 de
l'appendice I de la
convention*

Chaque autorisation octroyée doit faire l'objet d'un suivi continu et régulier par les autorités douanières compétentes.

*Article 23,
paragraphe 5, du
CDU*

L'objectif est de déceler à un stade précoce toute indication de non-respect des obligations découlant de l'autorisation.

Lorsque le titulaire de l'autorisation est établi depuis moins de trois ans, les autorités douanières sont tenues de procéder à une vérification minutieuse concernant ledit titulaire durant la première année suivant la date à laquelle l'autorisation a été octroyée.

Aux fins du suivi, l'autorité douanière compétente peut établir un plan de suivi décrivant les différentes activités de suivi, y compris leur fréquence et leur programmation dans le temps (par exemple, vérification du respect des critères et des règles, y compris les activités quotidiennes de l'opérateur, visites sur site, vérification de différentes bases de données et rapports soumis par les opérateurs).

Le plan de suivi devrait s'appuyer sur une analyse des risques réalisée aux différentes étapes (vérification avant l'octroi de l'autorisation, gestion de l'autorisation octroyée, etc.) et prenant en considération, en particulier:

- le type d'autorisation;

- la stabilité de l'opérateur économique;
- la taille et le nombre de sites de l'entreprise;
- la coopération avec l'opérateur économique;
- les informations reçues de l'opérateur économique concernant des incohérences décelées ou toute modification susceptible d'influencer les conditions de l'autorisation;
- le fait que l'opérateur économique possède ou non le statut d'OEA.

Il est recommandé d'effectuer des visites sur place auprès des opérateurs au moins une fois par an.

L'élaboration du plan de suivi et les visites éventuelles dans les locaux de l'opérateur doivent être coordonnées par les autorités douanières (en tenant compte de toutes les autres activités de contrôle/de suivi éventuellement envisagées pour l'opérateur, telles que les audits et le suivi relatifs au statut d'OEA) afin d'éviter toute répétition des contrôles.

VI.2.4. Annulation, révocation et modification d'une autorisation

*Article 65,
paragraphe 2 et 3,
de l'appendice I de
la convention*

Les autorités douanières annuleront une autorisation si celle-ci a été accordée sur la base d'éléments inexacts ou incomplets ou que le titulaire de l'autorisation connaissait ou devait raisonnablement connaître le caractère inexact ou incomplet des éléments (par exemple, nombre incorrect d'opérations de transit justifiant le recours à une simplification, localisation erronée des marchandises).

*Articles 27 et 28 du
CDU*

Une autorisation sera révoquée ou modifiée à la demande du titulaire.

De même, les autorités compétentes peuvent révoquer ou modifier l'autorisation si elles concluent, sur la base des informations fournies ou de leur propre chef, qu'une autorisation ne remplit plus les conditions nécessaires, à savoir:

- une ou plusieurs des conditions fixées pour l'octroi de l'autorisation ne sont plus respectées;
- un événement survenu après l'octroi de l'autorisation a une incidence sur son maintien ou son contenu;
- le titulaire ne se conforme pas à une obligation lui incombant du fait de cette autorisation.

*Article 65,
paragraphe 4, 5 et*

Les autorités compétentes sont tenues d'informer le titulaire de l'autorisation de l'annulation, de la révocation ou de la modification

6, de l'appendice I de la convention de l'autorisation conformément aux délais et modalités en vigueur dans la partie contractante.

Articles 27 et 28 du CDU L'annulation d'une autorisation prend effet à compter de la date à laquelle l'autorisation initiale a pris effet.

La révocation ou la modification d'une autorisation prend effet à la date à laquelle elle est reçue ou réputée reçue par le demandeur. Toutefois, dans des cas exceptionnels et dans la mesure où les intérêts légitimes du titulaire de l'autorisation l'exigent, les autorités douanières peuvent reporter la date de prise d'effet de la révocation ou de la modification conformément aux délais en vigueur dans les parties contractantes. La date de prise d'effet doit être indiquée sur la décision de révocation ou de modification de l'autorisation.

Lorsque l'autorisation est valable dans d'autres pays, l'autorité douanière compétente doit informer immédiatement ces pays de l'annulation, de la révocation ou de la modification de l'autorisation, selon les modalités prévues pour chaque type de simplification.

VI.2.5. Suspension d'une autorisation

Articles 67 à 69 de l'appendice I de la convention La suspension de l'autorisation a pour effet de rendre l'autorisation délivrée non valable pendant une période donnée.

Articles 16 à 18 de l'AD L'autorité douanière compétente peut également suspendre l'autorisation au lieu de l'annuler, de la révoquer ou de la modifier, lorsque:

- l'autorité douanière concernée estime qu'il existerait des motifs suffisants pour annuler, révoquer ou modifier l'autorisation, mais qu'on ne dispose pas encore de tous les éléments nécessaires pour se prononcer sur l'annulation, la révocation ou la modification;
- l'autorité douanière concernée considère qu'une ou plusieurs conditions ne sont plus remplies par le titulaire de l'autorisation ou qu'il ne respecte pas ses obligations, mais l'autorité douanière permet au titulaire de l'autorisation de prendre des mesures adéquates en vue d'améliorer la situation;
- le titulaire de l'autorisation demande cette suspension car il est temporairement dans l'incapacité de remplir les conditions fixées dans l'autorisation ou de respecter les obligations imposées par ladite autorisation.

Lorsque le titulaire a amélioré sa situation, il notifie à l'autorité douanière:

- i) les mesures qu'il s'engage à prendre pour garantir le respect des conditions ou des obligations; ainsi que
- ii) le délai qui lui est nécessaire pour prendre ces mesures.

L'autorité douanière doit déterminer la période de suspension. Généralement, celle-ci correspond à la période nécessaire à ladite autorité douanière pour déterminer si les conditions en vue d'une annulation, d'une révocation ou d'une modification sont remplies.

La période de suspension peut être à nouveau prolongée à la demande du titulaire de l'autorisation. L'autorité douanière peut également prolonger la période de temps qui lui est nécessaire pour vérifier que les mesures prises par le titulaire garantissent le respect des conditions ou des obligations; cette période ne peut dépasser 30 jours.

La prolongation de la période de suspension est également nécessaire lorsque, à la suite de la suspension d'une autorisation, l'autorité douanière entend annuler, révoquer ou modifier ladite autorisation. Dans ce cas, cette période est prolongée jusqu'à ce que la décision relative à l'annulation, à la révocation ou à la modification prenne effet.

La suspension d'une autorisation prend fin à l'expiration de la période de suspension sauf si, avant l'expiration de ladite période, l'une des situations suivantes se présente:

- la suspension est retirée du fait qu'il n'existe pas de raisons pour annuler, révoquer ou modifier l'autorisation, auquel cas la suspension prend fin à la date du retrait;
- la suspension est retirée du fait que le titulaire de l'autorisation a pris, à la satisfaction de l'autorité douanière compétente pour octroyer l'autorisation, les mesures nécessaires en vue de respecter les conditions établies pour l'autorisation ou les obligations qui lui incombent au titre de ladite autorisation, auquel cas la suspension prend fin à la date du retrait;
- la décision suspendue est annulée, révoquée ou modifiée, auquel cas la suspension prend fin à la date d'annulation, de révocation ou de modification.

L'autorité douanière informe le titulaire de l'autorisation de la fin de la suspension.

Lorsque l'autorisation est valable dans d'autres pays, l'autorité douanière compétente doit informer immédiatement ces pays de la suspension et de la fin de la suspension de l'autorisation, selon les modalités prévues pour chaque type de simplification.

VI.2.6. Réexamen d'une autorisation

Article 66 de l'appendice I de la convention L'autorité douanière compétente pour octroyer l'autorisation est tenue de la réexaminer de temps à autre dans les cas suivants:

Article 15 de l'AD

- lorsque des modifications ayant une incidence sur l'autorisation ont été apportées à la législation applicable;
- lorsque cela s'avère nécessaire à la suite du suivi effectué;
- lorsque cela se révèle nécessaire en raison des informations communiquées par le titulaire de l'autorisation ou par d'autres autorités.

Selon les motifs du réexamen, il peut en résulter un réexamen complet ou partiel des conditions concrètes.

L'autorité douanière transmet les résultats du réexamen au titulaire de l'autorisation.

Pour de plus amples informations concernant le réexamen des autorisations, il est vivement recommandé d'utiliser le document [«Opérateurs économiques agréés — Lignes directrices»](#).

Le réexamen peut notamment avoir les résultats suivants:

- le maintien de l'autorisation octroyée sans modification;
- la modification de l'autorisation;
- la révocation de l'autorisation;
- la suspension de l'autorisation.

VI.3. Description des simplifications

Dans ce point, vous trouverez les simplifications suivantes:

- la garantie globale et la dispense de garantie (point VI.3.1);
- l'utilisation de scellés d'un modèle spécial (point VI.3.2);

- le statut d'expéditeur agréé (point VI.3.3);
- le statut de destinataire agréé (point VI.3.4);
- le recours au régime du transit commun/de l'Union sur support papier spécifique pour les marchandises acheminées par voie ferrée (point VI.3.5);
- le recours au régime de transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne (point VI.3.6);
- le recours au régime du transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime (point VI.3.7);
- les procédures simplifiées fondées sur l'article 6 de la convention/l'article 97, paragraphe 2, du code des douanes communautaire (CDC) (point VI.3.8);
- l'utilisation d'un document électronique de transport en tant que déclaration de transit pour placer des marchandises acheminées par voie aérienne sous le régime du transit commun/de l'Union (point VI.3.9);
- l'utilisation d'un document électronique de transport en tant que déclaration de transit pour placer des marchandises acheminées par voie maritime sous le régime du transit de l'Union (point VI.3.10).

Validité géographique des simplifications de transit	
TOUS PAYS:	<ul style="list-style-type: none"> — garantie globale (*) — garantie globale réduite (*) — dispense de garantie (*) — recours au régime de transit commun/de l'Union sur support papier spécifique pour les marchandises acheminées par voie ferrée <p>(*) à l'exception des pays de transit commun exclus par la caution. Validité en Andorre et/ou à San Marin possible uniquement pour le transit de l'Union.</p>
TOUS PAYS pour autant que l'opération de transit débute dans le pays où l'autorisation a été délivrée:	<ul style="list-style-type: none"> — utilisation de scellés d'un modèle spécial — statut d'expéditeur agréé
PAYS où l'autorisation a été délivrée:	<ul style="list-style-type: none"> — statut de destinataire agréé

PAYS concerné(s):	<ul style="list-style-type: none"> — recours au régime du transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne — recours au régime du transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime — utilisation d'un document électronique de transport en tant que déclaration de transit — utilisation de procédures simplifiées fondées sur l'article 6 de la convention
-------------------	---

VI.3.1. Garantie globale et dispense de garantie

Si nécessaire, le titulaire du régime est tenu de fournir une garantie pour pouvoir placer les marchandises en transit.

Articles 74 à 80 de l'appendice I de la convention

Dans le régime de transit commun, il s'agit d'une garantie isolée couvrant une seule opération de transit.

Article 89, paragraphe 5, et article 95 du CDU Article 84 de l'AD

Un opérateur économique peut cependant, sous certaines conditions précisées au point III.2.1, être autorisé à utiliser une garantie globale ou une dispense de garantie pouvant couvrir plusieurs opérations de transit. Pour de plus amples informations sur la garantie globale et sur la dispense de garantie, voir partie III.

La procédure d'autorisation doit être conforme au point VI.2.2.

Pour la révocation ou la modification de l'autorisation, voir point VI.2.4.

VI.3.2. Utilisation de scellés d'un modèle spécial

Articles 81 à 83 de l'appendice I de la convention

Les autorités compétentes peuvent autoriser le titulaire du régime à recourir à des scellés d'un modèle spécial pour ses moyens de transport, les conteneurs ou les colis.

Articles 317 et 318 de l'AE

L'autorité douanière doit également accepter, dans le cadre de l'autorisation, les scellés d'un modèle spécial approuvés par les autorités douanières d'un autre pays, à moins qu'elle ne dispose d'informations indiquant que lesdits scellés ne conviennent pas à des fins douanières.

Ces modèles spéciaux de scellés doivent répondre aux caractéristiques figurant au point IV.2.3.7.4.

Lorsque les scellés ont été certifiés par un organisme compétent conformément à la norme internationale ISO 17712:2013 — «Conteneurs pour le transport des marchandises — Scellés mécaniques», ceux-ci sont réputés satisfaire aux exigences énoncées ci-dessus.

Pour les transports conteneurisés, des scellés comportant des éléments de haute sécurité sont utilisés dans toute la mesure du possible.

Le scellé d'un modèle spécial doit porter l'une des mentions suivantes:

- le nom du titulaire de l'autorisation;
- une abréviation ou un code correspondant sur la base duquel l'autorité douanière du pays de départ peut identifier la personne concernée.

La procédure d'autorisation doit être conforme au point VI.2.2.

Pour la révocation ou la modification de l'autorisation, voir point VI.2.4.

DOUANES

L'autorité douanière:

- notifie à la Commission et aux autorités douanières des autres parties contractantes les scellés d'un modèle spécial utilisés et les scellés d'un modèle spécial qu'elle a décidé de ne pas autoriser pour des raisons d'irrégularités ou de défaillances techniques;
- examine les scellés d'un modèle spécial qu'elle a agréés et qui sont utilisés, lorsqu'elle est informée de la décision d'une autre autorité de ne pas agréer un scellé donné d'un modèle spécial;
- mène une consultation mutuelle en vue de parvenir à une évaluation commune;
- contrôle l'utilisation des scellés d'un modèle spécial par les personnes agréées.

Si nécessaire, les parties contractantes peuvent, d'un commun accord, établir une numérotation commune et décider de l'utilisation de technologies et de dispositifs communs en matière de sécurité.

OPÉRATEUR

Le titulaire du régime (principalement l'expéditeur agréé) doit indiquer le nombre de scellés d'un modèle spécial et les identifiants de chacun d'eux dans la déclaration de transit et apposer les scellés au plus tard lors du placement des marchandises sous le régime du transit commun/de l'Union.

VI.3.3. Expéditeur agréé

Le présent point est divisé comme suit:

- introduction (point VI.3.3.1);
- autorisation (point VI.3.3.2);
- procédures (point VI.3.3.3).

VI.3.3.1. Introduction

Articles 84 et 86 de l'appendice I de la convention

L'expéditeur agréé est la personne habilitée par les autorités compétentes à effectuer des opérations de transit sans présenter les marchandises au bureau de douane de départ. Il est le titulaire du régime. Les marchandises doivent être sous le contrôle de cette personne, dans les locaux qu'elle a spécifiés dans l'autorisation au moment du dépôt de la déclaration.

Article 314 de l'AE

L'expéditeur agréé est compétent pour déposer une déclaration de transit et introduire les informations suivantes dans le NSTI:

- le nombre de scellés et les identifiants de chacun d'eux (si des scellés sont apposés);
- le délai dans lequel les marchandises doivent être présentées au bureau de douane de destination;
- l'itinéraire contraignant, le cas échéant.

L'expéditeur agréé appose les scellés d'un modèle spécial; il a dès lors besoin de l'autorisation séparée (voir point VI.3.3.2).

VI.3.3.2. Autorisation

Article 84 de l'appendice I de la convention

La procédure d'autorisation doit être conforme au point VI.2.2.

Article 193 de l'AD

Pour obtenir le statut d'expéditeur agréé, l'opérateur économique doit non seulement remplir les conditions générales (voir point VI.2.1), mais il doit aussi:

- être titulaire d'une autorisation relative au recours à une garantie globale ou à une garantie globale d'un montant réduit (y compris une dispense de garantie) (voir partie III.4);
- utiliser des procédés informatiques de traitement des données pour communiquer avec les autorités douanières.

Pour permettre à l'autorité compétente une première appréciation, la demande doit notamment indiquer, dans la mesure du possible:

*Article 85 de
l'appendice I de la
convention*

- une estimation de la fréquence à laquelle le demandeur expédiera des marchandises sous le régime de transit commun/de l'Union chaque mois;
- la localisation des marchandises;
- le lieu où sont conservées les écritures.

Annexe A de l'AD

L'autorité compétente peut exiger que le demandeur fournisse tous les éléments supplémentaires ou justificatifs indispensables au traitement du dossier.

Les écritures du titulaire de l'autorisation doivent être organisées de façon à ce que les informations sur les marchandises contenues dans la déclaration de transit puissent être liées facilement aux informations figurant dans les documents de transport, les factures, etc. Les informations concernant le nombre et le type des colis, ainsi que le type et le volume des marchandises et leur statut douanier sont particulièrement importantes.

Pour l'annulation, la révocation ou la modification de l'autorisation, voir point VI.2.4.

DOUANES

L'autorisation doit contenir les indications suivantes:

1. le ou les bureaux de départ compétents pour les opérations de transit commun à effectuer;
2. le délai, en minutes, dont dispose le bureau de douane de départ après le dépôt de la déclaration de transit afin de procéder éventuellement à un contrôle des marchandises avant leur mainlevée et leur départ;
3. en cas de plan de continuité des opérations, les modalités selon lesquelles l'expéditeur agréé informe le bureau de douane de départ des opérations de transit à effectuer en vue de lui permettre de procéder éventuellement à un contrôle avant le départ des marchandises;
4. les catégories ou mouvements de marchandises exclus de l'autorisation (le cas échéant);

5. les mesures de fonctionnement et de contrôle auxquelles l'expéditeur agréé doit se conformer;
6. le cas échéant, les éventuelles conditions particulières liées au régime de transit applicables au-delà de l'horaire normal de travail du ou des bureaux de douane de départ.

VI.3.3.3. Procédures

VI.3.3.3.1. Régime de transit normal — obligations de l'expéditeur agréé

Article 86 de l'appendice I de la convention L'expéditeur agréé ne peut commencer l'opération de transit commun/de l'Union avant l'expiration du délai fixé dans l'autorisation (voir point VI.3.3.2). Il suit la même procédure que celle décrite au point IV.1.3, si ce n'est qu'il ne doit pas présenter les marchandises au bureau de douane départ.

Article 314 de l'AE

En cas de contrôle, il doit garantir que les marchandises seront à la disposition des autorités douanières.

Lorsque des procédures simplifiées sont appliquées, l'expéditeur agréé doit remplir toutes les obligations et conditions définies dans l'autorisation qui a été accordée.

Après la mainlevée des marchandises pour le régime de transit commun/de l'Union, l'expéditeur agréé imprime le TAD et, le cas échéant, la liste d'articles (LDA), et le(s) remet au transporteur.

Point 20.1, chapitre III, partie I, de l'annexe 72-04 de l'AE du CDU
Point 20, chapitre III, annexe II, de l'appendice I de la convention

L'autorité douanière peut autoriser l'expéditeur agréé à utiliser la liste de chargement en lieu et place de la LDA en tant que partie descriptive du TAD, à condition que toutes les données soient disponibles dans le NSTI. L'utilisation de la liste de chargement est décrite au point V.3.3.1.2.

Dans la case n° 31 du TAD, il convient d'indiquer que la LDA est remplacée par la liste de chargement, ainsi que ses références et le nombre total de pages de la liste de chargement. Un cachet, dont le modèle est reproduit ci-dessous, ou un équivalent électronique de celui-ci, peut être utilisé à cette fin.

List of Items replaced by _____ pages of the loading list <u> (number) </u> / <u> (date) </u>
--

Tous les messages entre l'expéditeur agréé et le bureau de douane de départ sont échangés en utilisant des procédés informatiques de traitement des données.

En général, les heures pendant lesquelles l'expéditeur agréé peut commencer une opération de transit commun/de l'Union doivent correspondre aux heures d'ouverture normales du bureau de douane de départ.

Cependant, compte tenu des activités particulières de certains opérateurs économiques, les autorités compétentes peuvent inclure dans l'autorisation une disposition selon laquelle une opération de transit commun/de l'Union peut commencer en dehors des heures d'ouverture du bureau compétent.

L'autorisation définit les mesures d'identification qui doivent être prises et si celles-ci doivent être appliquées par l'expéditeur agréé ou le bureau de douane de départ.

Si l'expéditeur a comme obligation de sceller les moyens de transport ou les colis, il utilise les scellés d'un modèle spécial sur la base de l'autorisation qui lui est accordée.

Ces modèles de scellés doivent répondre aux caractéristiques figurant aux points IV.2.3.8.2 et IV.2.3.2.

Les autorités douanières peuvent accorder une dispense de l'obligation de scellement lorsque:

- l'expéditeur agréé fournit une description des marchandises suffisamment précise pour permettre une identification aisée des marchandises; et
- indique leur quantité et leur nature ainsi que des particularités, telles que le numéro de série des marchandises.

L'autorisation doit définir les circonstances dans lesquelles les scellés ou d'autres mesures d'identification doivent être utilisés.

VI.3.3.3.2. Plan de continuité des opérations — obligations de l'expéditeur agréé

Annexe II de l'appendice I de la convention de En cas d'indisponibilité du NSTI ou du système électronique de l'expéditeur agréé, celui-ci doit contacter l'autorité compétente et lui demander l'autorisation d'appliquer le plan de continuité des opérations.

Annexe 72-04 de l'AE

Après en avoir reçu l'autorisation, l'expéditeur agréé peut utiliser le DAU, l'imprimé du DAU ou le TAD en tant que déclaration de transit.

La déclaration de transit doit être remplie en indiquant:

- dans la case n° 44, l'itinéraire contraignant, s'il y a lieu;
- dans la case D, le délai fixé pour la livraison des marchandises au bureau de douane de destination et des informations sur les scellés apposés (le cas échéant);
- la mention «Expéditeur agréé — 99 206»;
- la date à laquelle les marchandises sont expédiées;
- le code «A3»;
- le numéro de la déclaration de transit (en conformité avec les règles convenues avec le bureau de douane de départ ou fixées dans l'autorisation).

Le DAU ou le TAD peuvent être produits de l'une des manières décrites ci-dessous.

- Ils sont revêtus au préalable du cachet du bureau de douane de départ et de la signature d'un fonctionnaire dudit bureau dans la case C. Les DAU ou les TAD préauthentifierés sont numérotés successivement à l'avance et doivent être enregistrés par le bureau de douane. Tous les feuillets DAU BIS, les listes de chargement ou les listes d'articles qui accompagnent des DAU ou des TAD préauthentifierés doivent aussi être préauthentifierés.
- Ils sont revêtus par l'expéditeur agréé d'un cachet spécial agréé par l'autorité compétente et établie sur le formulaire figurant à l'annexe B9 de l'appendice III de la convention/l'annexe 72-04 de l'AE. Ce cachet peut être préimprimé sur les formulaires lorsque cette tâche est confiée à une imprimerie agréée à cet effet.

L'expéditeur agréé est tenu de compléter cette case en y indiquant la date de l'expédition des marchandises et d'attribuer à la déclaration de transit un numéro conformément aux règles prévues à cet effet dans l'autorisation.

Le cachet est apposé sur les exemplaires n^{os} 1, 4 et 5 du DAU ou sur deux exemplaires du TAD, ainsi que sur tous les exemplaires des feuillets complémentaires (DAU BIS), des listes de chargement ou des listes d'articles.

Le numéro du DAU ou du TAD qui doit être porté dans la case n° 3 du cachet spécial peut être préimprimé en même temps que ce cachet et dans l’empreinte de celui-ci. L’autorisation indique que le numéro doit relever d’une série chronologique ininterrompue.

Le cachet peut être préimprimé sur les DAU ou les TAD. Les opérateurs économiques qui souhaitent utiliser ce mode de préimpression doivent s’adresser à un imprimeur agréé par l’autorité douanière dans le pays ou l’expéditeur agréé est établi.

Les autorités douanières peuvent autoriser les expéditeurs agréés à remplir les DAU ou les TAD par des procédés informatiques de traitement des données. Dans ce cas, l’empreinte du cachet spécial imprimé par ordinateur peut différer légèrement.

Note: les autorités douanières italiennes utilisent un cachet spécial dont un spécimen de l’empreinte apposée figure à l’annexe VI.8.1.

Les expéditeurs agréés sont tenus de prendre toutes les mesures nécessaires pour conserver le cachet spécial ou les DAU ou TAD préauthentifierés ou préimprimés dans des conditions sécurisées afin d’éviter tout abus, perte ou vol et de les présenter à toute réquisition des autorités douanières.

La douane peut contrôler a posteriori si l’expéditeur agréé a pris toutes les mesures nécessaires pour assurer la garde du cachet spécial ou des formulaires revêtus de l’empreinte du cachet du bureau de douane de départ ou du cachet spécial.

Lorsque les DAU ou les TAD munis de l’empreinte du cachet spécial sont établis par des procédés informatiques de traitement de données, l’autorité compétente peut accorder à l’expéditeur agréé la dispense de signature.

L’expéditeur agréé qui a obtenu la dispense de signature doit apposer dans la case n° 50 du DAU ou du TAD la mention «Dispense de signature — 99 207».

La dispense est accordée à condition que l’expéditeur agréé ait, au préalable, remis aux autorités douanières un engagement écrit par lequel il se reconnaît le titulaire du régime pour toutes les opérations de transit effectuées sous le couvert de DAU ou de TAD munis de l’empreinte du cachet spécial.

Lorsque la décision d’avoir recours au plan de continuité des opérations est prise, il est important de veiller à ce que toute déclaration introduite dans le NSTI, mais dont le traitement n’a pas

été poursuivi en raison d'un dysfonctionnement du système, soit invalidée.

VI.3.3.3.2.1. Mesures d'identification

Voir point VI.3.3.3.1.

Lorsque le scellement n'est pas requis, l'expéditeur agréé doit apposer la mention «Dispense — 99 201» dans la case D du DAU ou du TAD après les mots «scellés apposés».

VI.3.3.3.2.2. Expédition des marchandises

L'expéditeur agréé doit compléter le DAU ou le TAD.

Il est tenu d'informer le bureau de douane de départ, par télécopie, courriel ou tout autre moyen convenu dans l'autorisation, des opérations de transit à effectuer afin que les autorités compétentes puissent, si nécessaire, effectuer des contrôles avant la mainlevée des marchandises.

Les informations communiquées aux autorités douanières doivent inclure ce qui suit:

- les détails de la déclaration de transit;
- la date et l'heure de l'expédition des marchandises, ainsi que des informations sur les scellés éventuellement apposés;
- la désignation commerciale des marchandises;
- le numéro des documents joints, le cas échéant.

En général, les heures pendant lesquelles l'expéditeur agréé peut commencer une opération de transit commun/de l'Union doivent correspondre aux heures normales d'ouverture du bureau de douane local.

Toutefois, compte tenu des activités particulières de certains opérateurs économiques, les autorités compétentes peuvent inclure dans l'autorisation une disposition selon laquelle une opération de transit commun/de l'Union peut commencer en dehors des heures d'ouverture du bureau compétent.

En outre, les autorités douanières peuvent autoriser un expéditeur agréé qui effectue des envois suivant un programme régulier (jours et heures fixes) à communiquer ce programme au bureau de douane compétent. Les autorités douanières dispensent l'expéditeur

d'informer le bureau de douane pour chaque envoi expédié et, dans ce cas, il n'est pas tenu compte du délai d'intervention du bureau de douane de départ.

Lorsque la douane n'effectue pas de contrôle des marchandises avant le départ, l'expéditeur agréé doit indiquer, au plus tard au moment de l'expédition des marchandises:

- en case n° 44 de l'exemplaire n° 1 du DAU ou d'un premier exemplaire du TAD, les détails de l'itinéraire contraignant (le cas échéant);
- en case n° 50 de l'exemplaire n° 1 du DAU ou d'un premier exemplaire du TAD, la mention «Dispense de signature», le cas échéant; et
- dans la case D de l'exemplaire n° 1 du DAU ou d'un premier exemplaire du TAD:
 - la date limite à laquelle les marchandises doivent être présentées au bureau de douane de destination (une date doit être mentionnée, non pas le nombre de jours);
 - les informations sur les scellés utilisés (ou la mention «dispense», le cas échéant);
 - la mention «expéditeur agréé»;
 - le code «A3»; et
 - un cachet indiquant le recours au plan de continuité des opérations. L'annexe V.1.9.1 contient le cachet du plan de continuité des opérations dans les différentes versions linguistiques.

Lorsque les autorités douanières du bureau de douane de départ effectuent le contrôle des marchandises, elles doivent en faire mention dans la case D du DAU ou du TAD.

L'expéditeur agréé doit remettre les exemplaires n^{os} 4 et 5 du DAU ou un deuxième exemplaire du TAD au transporteur, et il conserve l'exemplaire n° 1 du DAU ou le premier exemplaire du TAD.

Après le départ des marchandises, l'expéditeur agréé doit envoyer sans tarder et dans le délai prévu dans l'autorisation l'exemplaire n° 1 du DAU ou un premier exemplaire du TAD au bureau de douane de départ.

DOUANES

Le bureau de douane de départ:

- conserve l'exemplaire n° 1 du DAU ou un premier exemplaire du TAD;

— vérifie la numérotation successive des DAU ou des TAD (les DAU ou les TAD préauthentifierés non utilisés doivent être restitués à la douane).

VI.3.4. Destinataire agréé

Le présent point est divisé comme suit:

- introduction (point VI.3.4.1);
- autorisation (point VI.3.4.2);
- régimes (point VI.3.4.3).

VI.3.4.1. Introduction

La règle générale prévoit que les marchandises placées sous le régime du transit commun/de l'Union doivent être présentées au bureau de douane de destination, accompagnées des documents y afférents.

Toutefois, le statut de destinataire agréé permet à l'opérateur économique de recevoir ces marchandises dans ses propres locaux ou, le cas échéant, dans d'autres lieux précisés sans les présenter au bureau de douane de destination.

VI.3.4.2. Autorisation

La procédure d'autorisation doit être conforme au point VI.2.2, sauf indication contraire ci-dessous.

Pour obtenir le statut de destinataire agréé, l'opérateur économique doit remplir les conditions générales (voir point VI.2.1).

Le statut de destinataire agréé ne peut être accordé que si l'opérateur économique, en plus de répondre aux autres conditions, communique avec les autorités douanières en utilisant des procédés informatiques de traitement des données.

Pour permettre à l'autorité compétente une première appréciation, la demande doit notamment indiquer, dans la mesure du possible:

*Article 89
de l'appendice I de
la convention*

Annexe A de l'AD

- une estimation de la fréquence à laquelle le demandeur recevra des marchandises sous le régime de transit commun/de l'Union chaque mois;
- la localisation des marchandises;
- le lieu où sont conservées les écritures.

Les écritures du destinataire agréé doivent être organisées de façon à ce que les informations sur les marchandises contenues dans la

déclaration de transit puissent être liées facilement aux informations figurant dans les écritures du destinataire agréé afin de permettre aux autorités douanières de vérifier le mouvement de marchandises. Les informations concernant le volume et le type de colis, ainsi que le volume de marchandises et leur statut douanier sont particulièrement importantes.

Pour l'annulation, la révocation ou la modification de l'autorisation, voir point VI.2.4.

DOUANES

L'autorisation doit contenir les indications suivantes:

1. le ou les bureaux de destination compétents pour la surveillance du destinataire agréé;
2. le délai, en minutes, dont dispose le bureau de douane de destination après la fin du régime de transit afin de procéder éventuellement à un contrôle des marchandises avant leur mainlevée;
3. en cas de plan de continuité des opérations, les modalités selon lesquelles le destinataire agréé informe le bureau de douane de destination des opérations de transit à effectuer en vue de lui permettre de procéder éventuellement à un contrôle avant la mainlevée des marchandises;
4. les catégories ou mouvements de marchandises exclus de l'autorisation (le cas échéant);
5. les mesures de fonctionnement et de contrôle auxquelles le destinataire agréé doit se conformer;
6. le cas échéant, les éventuelles conditions particulières liées au régime de transit applicables au-delà de l'horaire normal de travail du ou des bureaux de douane de destination.

VI.3.4.3. Dépôt temporaire

*Article 144,
article 145,*

*paragraphes 1, 3 et
11, et articles 147 et
148 du CDU
Article 115 de l'AD*

Ce point concerne uniquement l'Union européenne.

Lorsque les marchandises sont présentées dans les locaux du destinataire agréé et que le régime du transit de l'Union est terminé, les marchandises sont en dépôt temporaire.

Les marchandises placées en dépôt temporaire sont stockées soit dans des installations de stockage temporaire, soit dans d'autres lieux désignés ou agréés par les autorités douanières. Cependant, lorsque les marchandises sont stockées dans ces autres lieux, elles doivent être déclarées sous un autre régime douanier ou réexportées au plus

tard six jours après leur présentation (à moins que les autorités douanières n'exigent l'examen des marchandises).

L'exploitation des installations de stockage temporaire nécessite que l'autorisation soit octroyée par les autorités douanières compétentes.

À moins que la dispense de la garantie ne s'applique, la garantie doit être constituée quel que soit le lieu de stockage temporaire (des installations de stockage temporaire ou l'endroit désigné ou approuvé par les autorités douanières).

VI.3.4.4. Régimes

VI.3.4.4.1. Régime de transit normal

*Article 88
de l'appendice I de
la convention*

Le destinataire agréé suit la même procédure que celle décrite au point IV.4.3, sauf pour les obligations suivantes qu'il doit remplir (étapes à suivre):

*Articles 315 et 316
de l'AE*

- les marchandises doivent être présentées au bureau de douane de destination;
- après l'arrivée des marchandises dans le lieu précisé dans l'autorisation, il doit envoyer immédiatement l'«avis d'arrivée» (message IE007) au bureau de douane de destination l'informer de toute irrégularité ou de tout incident survenus pendant le transport (par exemple, scellés retirés);
- il doit attendre l'expiration du délai imparti et la réception de la «permission de décharger» (message IE043) et donner aux autorités douanières la possibilité de vérifier les marchandises avant de les décharger;
- il doit contrôler et décharger les marchandises;
- il doit envoyer les «observations au déchargement» (message IE044) au bureau de douane de destination en l'informant de toute irrégularité, au plus tard le troisième jour suivant la date à laquelle il a reçu l'autorisation de décharger les marchandises.

À la demande du transporteur, le destinataire agréé délivrera un récépissé attestant l'arrivée des marchandises dans un lieu précisé dans l'autorisation et fait mention du numéro de référence maître (MRN) de l'opération de transit commun/de l'Union. Ce récépissé doit être établi au moyen du formulaire figurant à l'annexe B10 de l'appendice III de la convention/l'annexe 72-03 de l'AE.

VI.3.4.4.2. Plan de continuité des opérations

En cas de plan de continuité des opérations, l'expéditeur agréé doit informer sans délai les autorités compétentes de l'arrivée des marchandises par l'un des moyens convenus (télécopie, courriel ou autre moyen). Après la permission de décharger octroyée par le bureau de douane de destination, il peut décharger les marchandises dans le ou les lieu(x) précisé(s) dans l'autorisation.

Il doit indiquer la date d'arrivée, l'état réel des scellés et le code du résultat du contrôle, faire figurer son cachet d'autorisation sur les exemplaires n^{os} 4 et 5 du DAU ou un deuxième exemplaire du TAD qui ont accompagné les marchandises, et les présenter au bureau de douane de destination dans les plus brefs délais, au plus tard le jour ouvrable suivant.

Le destinataire agréé est tenu d'informer le bureau de douane de destination, conformément aux prescriptions prévues dans l'autorisation, de l'arrivée des marchandises pour que les autorités compétentes puissent, si nécessaire, effectuer des contrôles avant la mainlevée des marchandises.

Les informations communiquées au bureau de douane de destination doivent inclure ce qui suit:

- le numéro de la déclaration de transit;
- la date et l'heure de l'arrivée des marchandises, ainsi que l'état des scellés éventuellement apposés;
- la désignation commerciale des marchandises, y compris le code du système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH), le cas échéant;
- des détails sur les excédents, déficits, substitutions ou d'autres irrégularités, telles que des scellés rompus.

En général, les heures pendant lesquelles le destinataire agréé peut recevoir des marchandises correspondront aux heures normales d'ouverture du bureau de douane de destination.

Cependant, compte tenu des activités particulières de certains opérateurs économiques, les autorités compétentes peuvent inclure dans l'autorisation une disposition selon laquelle les marchandises arrivant en dehors des heures d'ouverture du bureau compétent peuvent être mises en libre pratique par le destinataire agréé.

En outre, les autorités douanières peuvent autoriser un destinataire agréé qui reçoit des envois suivant un programme régulier (jours et heures fixes) à communiquer ce programme au bureau de douane compétent, le dispensant ainsi de transmettre une information pour chaque envoi reçu et lui permettant de disposer des marchandises dès leur arrivée sans intervention du bureau de douane de destination.

Note: chaque fois qu'un excédent, un déficit, une substitution ou d'autres irrégularités, telles que des scellés rompus, sont constatés, le bureau de douane de destination doit en être informé immédiatement.

Lorsque les autorités douanières décident de contrôler les marchandises, celles-ci ne peuvent pas être déchargées par le destinataire agréé. Lorsque la douane n'a pas l'intention de contrôler les marchandises, le destinataire agréé doit être autorisé à les décharger.

Lorsque les autorités douanières ne contrôlent pas l'envoi à l'arrivée, le destinataire agréé doit indiquer dans la partie gauche de la case I des exemplaires n^{os} 4 et 5 du DAU ou d'un deuxième exemplaire du TAD et, le cas échéant, dans le registre d'arrivée:

- la date d'arrivée; et
- l'état de tous les scellés apposés.

Note: la deuxième subdivision de la case I est réservée aux remarques du bureau de douane de destination.

Le destinataire agréé doit transmettre sans tarder les exemplaires n^{os} 4 et 5 du DAU ou un deuxième exemplaire du TAD au bureau de douane de destination.

DOUANES

En ce qui concerne:

- l'enregistrement, le contrôle ou l'annotation du DAU ou du TAD;
- le renvoi de l'exemplaire n^o 5 du DAU ou d'un deuxième exemplaire du TAD au bureau de douane de départ;
- le traitement des irrégularités, les contrôles éventuels, etc.,

les dispositions de la partie IV s'appliquent mutatis mutandis.

VI.3.5. Marchandises acheminées par voie ferrée

VI.3.5.1. Simplifications applicables aux régimes de transit pour les marchandises acheminées par voie ferrée

Le transport ferroviaire de marchandises est libéralisé dans l'UE depuis le début de l'année 2007, tant pour le service intérieur que pour le service international. Le transport de marchandises par voie ferrée dans le cadre de la libéralisation est soumis à la même procédure normale de transit que toute autre opération de transit. Il doit s'effectuer sous le couvert d'une déclaration normale de transit au moyen du système NSTI tel que décrit en détail dans la partie IV ou d'un autre régime de transit décrit au point I.4.2, comme pour toute autre opération de transit.

Le point VI.3.5.2 ci-dessous expose toutefois certaines particularités liées au transport par voie ferrée lors du recours à la procédure normale.

Nonobstant la libéralisation du transport ferroviaire de marchandises, au cours d'une période transitoire, un régime spécial appelé «régime de transit sur support papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée» peut encore être appliqué jusqu'à ce que le NSTI ait été mis à niveau conformément au programme de travail du CDU. Toutefois, ce régime sur support papier ne peut être utilisé que lorsqu'au moins deux entreprises de chemin de fer fonctionnent dans le cadre du système de transport en mode de coopération, qui existe encore dans le marché libéralisé, même si son utilisation décroît. Voir point VI.3.5.3.

Jusqu'à ce que le NSTI ait été mis à niveau conformément au programme de travail du CDU, les États membres ont également la possibilité de continuer à appliquer d'autres régimes du transit de l'Union sur support papier. L'application de cette disposition transitoire est exposée en détail au point VI.3.5.4.

Par ailleurs, il est possible d'acheminer des marchandises de l'Union par voie ferrée d'un point à l'autre du territoire douanier de l'Union en passant par le territoire d'un pays de transit commun sans modification du statut douanier de ces marchandises et sans que celles-ci doivent être placées sous un régime douanier, conformément au point VI.3.5.5.

VI.3.5.2. Procédure normale pour le transport par voie ferrée et ses particularités

Lorsque des marchandises sont acheminées sous le couvert d'une déclaration normale de transit au moyen du NSTI conformément à la partie IV, certaines variantes spécifiques au transport par voie ferrée s'appliquent.

Le bureau de douane compétent pour la gare de départ est le bureau de douane de départ. Le bureau de douane compétent pour la gare de destination est le bureau de douane de destination. Si l'acheminement par voie ferrée a débuté avant l'entrée sur le territoire douanier de l'Union ou d'un pays de transit commun, la gare du bureau de douane de première entrée est la gare de départ. Si l'acheminement par voie ferrée continue après que les marchandises ont quitté le territoire douanier de l'Union ou du pays de transit commun sans réintroduction, la gare du bureau de douane de sortie est la gare de destination.

*Article 302,
paragraphe 2,
point b), de l'AE
Article 39,
paragraphe 2,
point b), de
l'appendice I de la
convention*

Par dérogation à l'obligation générale de scellement des envois à des fins d'identification, ni le moyen de transport ni les différents colis contenant les marchandises ne seront scellés lorsque des mesures d'identification sont appliquées par les entreprises de chemin de fer.

Nonobstant cette dérogation, le bureau de douane de départ peut toujours décider de procéder au scellement des envois à des fins d'identification.

*Article 304,
paragraphe 6, de
l'AE
Article 43,
paragraphe 5, de
l'appendice I de la
convention*

Les marchandises acheminées par voie ferrée sous le régime du transit de l'Union ou le régime de transit commun ne doivent pas être présentées au bureau de douane de passage, pour autant que le bureau de douane de passage puisse vérifier par d'autres moyens que les marchandises ont passé la frontière.

Cette vérification n'a lieu qu'en cas de besoin. Elle peut être effectuée a posteriori.

*Article 305,
paragraphe 1,
point f), et
article 305,
paragraphe 4, de
l'AE*

Lorsque des wagons sont retirés d'une rame de voitures ou de wagons de chemin de fer en raison de problèmes techniques, cela constitue, du point de vue des autorités douanières, un incident en cours de transport. Néanmoins, le transporteur peut poursuivre l'opération de transit sous le couvert du régime de transit existant. Il y a lieu d'interpréter l'expression «problèmes techniques» au sens large, de manière à couvrir également des événements tels que la séparation de

*Article 44,
paragraphe 1,*

*point f), et
article 44,
paragraphe 2,
point b), de
l'appendice I de la
convention*

trains ou le retrait de wagons à la suite de perturbations opérationnelles non prévues.

Tout incident doit être mentionné sur le TAD par le transporteur en possession des marchandises et sera enregistré dans le système NSTI par le bureau de douane de destination.

*Article 305,
paragraphe 6, de
l'AE
Article 44,
paragraphe 3, de
l'appendice I de la
convention*

Les wagons retirés restent couverts par la déclaration de transit comme mentionné sur l'exemplaire du TAD (ou sur tout autre formulaire approprié indiquant le MRN et faisant état de l'incident) qui accompagne les wagons retirés. Cependant, ils doivent être présentés au bureau de douane de destination dans les six jours à compter de la date à laquelle les premiers wagons ont été présentés à ce bureau de douane et à laquelle l'opération de transit a pris fin. Le bureau de douane de destination doit renvoyer les résultats du contrôle dans ce délai de six jours.

*Article 309,
paragraphe 1, 2 et
3, de l'AE
Article 47,
paragraphe 4 et 5,
de l'appendice I de
la convention*

Si les marchandises ont déjà été acheminées vers la gare de destination avant que ne débute une procédure de recherche, elles restent sous le couvert du régime de transit existant jusqu'à leur arrivée. Si, au moment de la recherche, les marchandises sont toujours bloquées sur le lieu de l'incident, une nouvelle déclaration de transit doit être déposée pour la poursuite de l'opération. Le régime précis qui sera applicable aux wagons retirés sera évalué au cas par cas. En principe, cette évaluation sera effectuée par le bureau de douane compétent en fonction du lieu de l'incident et, en outre, le bureau de douane de départ consultera le bureau de douane de destination pendant la procédure de recherche, si celle-ci est lancée. L'obligation de déposer une nouvelle déclaration de transit pour les wagons retirés et non présentés dans le délai de six jours est l'une des conséquences possibles.

Les marchandises présentées au bureau de douane de destination peuvent être soustraites au régime de transit et placées sous un nouveau régime douanier ou en dépôt temporaire, si une solution est proposée au niveau national. La part du montant de référence de la garantie qui était bloquée peut être réutilisée dès que l'opération de transit aura pris fin (même si une partie de l'envoi n'a pas encore été présentée). Le régime de transit n'est toutefois pas apuré et les autorités douanières peuvent toujours réclamer la garantie en cas de besoin, par exemple si les wagons retirés n'arrivent jamais.

Si les wagons arrivent dans les six jours, le résultat du contrôle peut être envoyé pour confirmer que toutes les marchandises sont arrivées

correctement avec le code A correspondant, de sorte que le bureau de douane de départ peut par la suite apurer le régime de transit.

Toutefois, si les wagons n'arrivent pas dans les six jours, le régime de transit ne peut pas être apuré. Le bureau de douane de destination doit envoyer les résultats du contrôle avec le code B et indiquer que les wagons/marchandises sont manquants. Le problème doit encore être résolu dans le cadre de la procédure de recherche et sur la base des mesures prises par le bureau compétent pour cet incident.

Une fois que le NSTI phase 5 aura été déployé au bureau de douane de départ, le délai pour l'envoi des résultats du contrôle sera étendu à 12 jours. Le processus décrit ci-dessus sera géré comme une «mainlevée partielle» dans le NSTI phase 5. Le manuel Transit sera modifié ultérieurement afin de décrire les règles de procédure applicables pour le NSTI phase 5, sur la base de l'expérience acquise par les premiers utilisateurs.

Les simplifications suivantes s'appliquent également aux marchandises acheminées par voie ferrée, sur autorisation:

- le statut d'expéditeur agréé (voir la partie VI); et
- le statut de destinataire agréé (voir la partie VI).

VI.3.5.3. Régime du transit sur support papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée (disposition transitoire)

VI.3.5.3.1. Introduction

Article 24 du TDA

*Article 55, point f),
de l'appendice I de
la convention*

Le régime du transit sur support papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée est un régime transitoire qui repose sur l'utilisation de la lettre de voiture CIM (contrat de transport international ferroviaire des marchandises) sur support papier comme déclaration de transit pour les marchandises transportées par des entreprises de chemin de fer agréées. Cette lettre peut être utilisée jusqu'au déploiement de la mise à niveau du NSTI (phase 5) ⁽³⁴⁾.

La mise à niveau du NSTI phase 5 intègre des éléments qui facilitent le dépôt de la déclaration douanière pour le transit aux fins du transport par voie ferrée. Dès lors, une fois que le NSTI phase 5 aura été déployé au bureau de douane de départ, la procédure normale de transit fondée sur le NSTI, décrite dans la partie IV, s'appliquera.

⁽³⁴⁾ Conformément au [programme de travail du CDU](#).

L'utilisation de la lettre de voiture CIM sur support papier comme déclaration de transit est facultative. Une entreprise de chemin de fer peut choisir d'utiliser la procédure normale de transit fondée sur le NSTI. Dans ce cas, la lettre de voiture CIM ne sert que de document de transport et les dispositions normales en matière de transit s'appliquent telles qu'elles sont décrites au point VI.3.5.2 ci-dessus.

La procédure normale de transit s'applique également si la version électronique de la lettre de voiture CIM est utilisée plutôt que la version sur support papier. Les données contenues dans un document de transport électronique utilisé comme déclaration de transit par une entreprise de chemin de fer seront traitées par le NSTI.

VI.3.5.3.2. Conditions régissant l'utilisation de la lettre de voiture CIM sur support papier comme déclaration de transit

Article 30 du TDA Pour que la lettre de voiture CIM puisse être utilisée comme déclaration de transit aux fins du transit de l'Union ou du transit commun, les conditions ci-après doivent être remplies.

Article 91 de l'appendice I de la convention

1. Les marchandises doivent être acheminées par une entreprise de chemin de fer conformément à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999.
2. Les entreprises de chemin de fer effectuant l'opération de transport sur le territoire douanier de l'Union ou des pays de transit commun doivent être des entreprises de chemin de fer agréées, ou certaines d'entre elles doivent être titulaires d'un agrément national en tant qu'«entreprise de chemin de fer intermédiaire».

Article 32, paragraphe 1, du TDA

3. Les marchandises doivent être successivement prises en charge et transportées par différentes entreprises de chemin de fer agréées au niveau national, de sorte que le transport à partir et à destination de la gare la plus proche dans un territoire voisin, convenu entre les transporteurs, est possible.

Article 94, paragraphe 1, de l'appendice I de la convention

4. Les entreprises de chemin de fer concernées sont tenues de se déclarer solidairement responsables auprès de l'autorité douanière de toute dette douanière éventuelle (droits à l'importation et autres charges).

Article 29, article 32,

5. Les entreprises de chemin de fer, par l'intermédiaire de leurs bureaux de comptabilité et en coopération les unes avec les autres,

paragraphe 3, et
article 41,
paragraphe 1 et 2,
du TDA

doivent utiliser un système commun pour détecter les irrégularités dans la circulation de leurs marchandises et enquêter au sujet de ces irrégularités (voir également point VI.3.5.3.5.1 Fonctionnement des bureaux de).

Article 92,
paragraphe 2, et
article 94,
paragraphe 3, de
l'appendice I de la
convention

6. Elles assument la responsabilité:
- (a) du règlement séparé des coûts de transport;
 - (b) de la ventilation des coûts de transport par pays;
 - (c) du paiement de la part correspondante des coûts; et
 - (d) d'un système permettant de détecter les irrégularités et d'enquêter à leur sujet.

L'autorité douanière compétente doit disposer d'un accès aux données conservées dans le bureau de comptabilité de l'entreprise de chemin de fer considérée.

Le régime sur support papier ne peut pas être utilisé si:

- **seul un transporteur** participe à l'opération de transport; ou
- un **transporteur achemine** les marchandises **au-delà du territoire national**, sauf en cas de transport à partir et à destination d'une gare située dans le territoire voisin convenu entre les transporteurs (voir point 3 ci-dessus); ou
- un **transporteur ne remplit pas l'une des exigences** du régime simplifié, à moins qu'il ne s'agisse d'une entreprise de chemin de fer intermédiaire ⁽³⁵⁾ (voir point 2 ci-dessus).

Dans tous ces cas, la procédure normale de transit s'applique et la lettre de voiture CIM sert uniquement de document de transport.

Pour des cas plus spécifiques et des exemples d'utilisation de ce régime simplifié, voir point VI.3.5.3.7.

VI.3.5.3.3. Entreprises de chemin de fer agréées

L'autorisation de recourir au régime sur support papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée est une décision douanière délivrée sur demande.

Ce qui précède signifie que les règles générales régissant les décisions douanières établies dans la [partie VI](#) s'appliquent, sauf disposition contraire. On notera toutefois que le système électronique

⁽³⁵⁾ Une entreprise de chemin de fer intermédiaire peut être agréée, bien qu'elle ne remplisse pas toutes les conditions régissant le régime sur support papier si: i) une entreprise de chemin de fer autorisée à recourir au régime sur support papier agit en tant que titulaire du régime; et ii) ladite entreprise intermédiaire n'est ni le premier ni le dernier transporteur sur le territoire douanier de l'Union ou des pays de transit commun.

CDMS (système de gestion des décisions douanières dans le cadre du CDU) n'est pas utilisé pour l'introduction des demandes de décision de ce type ni pour l'octroi et la gestion de ces décisions. Les autorités douanières devront s'informer mutuellement par d'autres moyens, la Commission pouvant faciliter ce processus. Par conséquent, les administrations sont tenues de communiquer à la Commission leurs décisions concernant les entreprises de chemin de fer agréées. La Commission publiera et mettra à jour les informations figurant à l'[annexe 2](#) du document de travail TAXUD/A2/TRA/02/2019 sur le site du Centre de ressources de communication et d'information pour les administrations, les entreprises et les citoyens (CIRCABC), dans le groupe d'intérêt Transit ⁽³⁶⁾.

La demande doit être déposée auprès de l'autorité douanière compétente du lieu où le demandeur tient sa comptabilité principale à des fins douanières ou du lieu où celle-ci est disponible, et où est exercée une partie au moins des activités devant être couvertes par la décision.

L'entreprise de chemin de fer doit respecter les conditions générales et particulières, et notamment signer la déclaration requise (*).

Conditions générales

*Article 11 de l'AD
Article 29, paragraphe 1, point a), du TDA
Article 57, paragraphes 4 et 6, de l'appendice I de la convention*

- Le demandeur doit être enregistré et disposer d'un numéro EORI s'il est établi dans l'UE.
- Le demandeur doit être établi dans l'UE ou dans un pays de transit commun.
- L'autorité douanière doit estimer être en mesure de superviser le régime de transit et d'effectuer des contrôles sans effort disproportionné.

Conditions particulières

*Article 25, paragraphe 1, article 29, paragraphe 1, point b), et article 32, paragraphe 1, du TDA
Article 57, paragraphe 4, article 92, paragraphe 1, et article 94, paragraphe 1, de l'appendice I de la convention*

- Le demandeur doit être une entreprise de chemin de fer.
- Soit: i) le demandeur doit recourir régulièrement au régime de transit de l'Union ou au régime de transit commun; soit ii) l'autorité douanière doit savoir si le demandeur est en mesure de remplir les obligations liées à ces régimes.
- Le demandeur ne doit pas avoir commis d'infractions graves ou répétées à la législation douanière et fiscale.

⁽³⁶⁾ L'accès au groupe d'intérêt Transit sur le site du CIRCABC est limité aux administrations douanières nationales concernées par le transit et le statut douanier des marchandises. Pour accéder à ce groupe, veuillez prendre contact avec le coordinateur transit de votre pays. Un accès limité est également offert aux entreprises de chemin de fer par l'intermédiaire de la Communauté des chemins de fer européens.

- Le demandeur doit tenir des écritures qui permettent aux autorités douanières compétentes d'effectuer des contrôles efficaces.
- L'entreprise de chemin de fer doit se déclarer solidairement responsable auprès de l'autorité douanière lorsqu'elle participe au transport des marchandises dans le cadre du régime sur support papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée (*).

(*) La déclaration établit le principe accepté selon lequel les irrégularités détectées lors de l'application de ce régime de transit sur support papier peuvent être corrigées par l'autorité douanière compétente et l'entreprise de chemin de fer responsable du pays où l'irrégularité est réputée avoir été commise. L'entreprise de chemin de fer responsable accepte d'être redevable de toute dette douanière (droits à l'importation et autres charges) et d'être la première entité tenue d'acquitter lesdites créances. Un modèle de déclaration figure à l'annexe 1 du document de travail [TAXUD/A2/TRA/02/2019](#).

*Article 39 et
article 41,
paragraphe 3, de
TDA*

Le cas échéant, les autorités douanières déterminent:

- les modalités pour les mouvements de marchandises de l'Union (voir «*Note*» au point VI.3.5.3.4.4);
- les modalités d'utilisation des garanties;
- les procédures que les bureaux de comptabilité doivent suivre pour surveiller l'utilisation de la lettre de voiture CIM comme déclaration de transit.

*Article 92,
paragraphe 3, et
article 97,
paragraphe 3, de
l'appendice I de la
convention*

*Article 25,
paragraphe 2, de
TDA*

L'autorisation est applicable dans tous les États membres et dans tous les pays de transit commun pour autant que des entreprises de chemin de fer agréées ou intermédiaires soient établies dans le pays concerné.

*Article 56,
paragraphe 4, de
l'appendice I de la
convention*

Néanmoins, l'entreprise de chemin de fer agréée ne peut exercer ses activités qu'à l'échelle de son pays d'établissement, sauf en cas de transport à partir et à destination d'une gare située dans un territoire voisin convenu entre les transporteurs (voir également point VI.3.5.3.2).

*Article 22,
paragraphe 4, de
CDU*

L'autorisation prend effet immédiatement.

*Article 64 de
l'appendice I de la
convention*

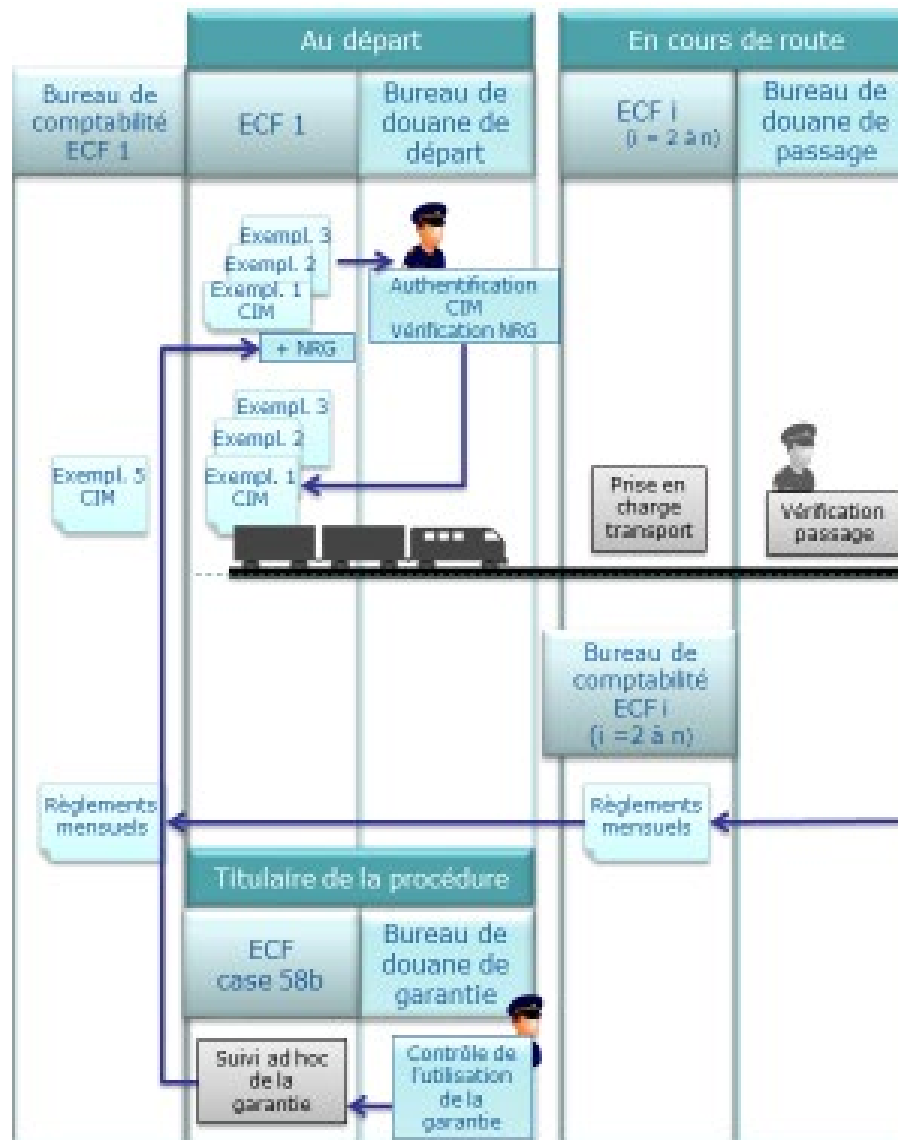
*Article 22,
paragraphe 5, et
article 28 du CDU*

En règle générale, la validité de l'autorisation n'est pas limitée dans le temps, cette dernière restant valide aussi longtemps que l'entreprise de chemin de fer remplit les critères et conditions. On notera toutefois les particularités suivantes:

*Article 64 de
l'appendice I de la
convention*

- le régime ne peut plus débiter dans un État membre de l'UE ou dans un pays de transit commun une fois que la phase 5 du NSTI est déployée dans cet État membre de l'UE ou ce pays de transit commun (voir également point VI.3.5.3.1 — Introduction);
- les entreprises de chemin de fer agréées de ces pays peuvent continuer à participer au régime en tant qu'entreprises de chemin de fer intermédiaires ou réceptrices;
- toutes les autorisations cesseront d'être valides une fois que la phase 5 du NSTI aura été déployée dans l'ensemble des États membres de l'UE et pays de transit commun.

VI.3.5.3.4. Procédure pour le recours au régime de transit sur support papier



La figure 1 illustre le régime de transit lorsque la lettre de voiture CIM est utilisée comme déclaration de transit pour des marchandises acheminées d'un point dans l'UE ou d'un pays de transit commun vers un autre point dans l'UE ou un pays de transit commun.

Pour une bonne compréhension des règles applicables et des variations possibles, il convient de lire l'ensemble des sous-points dans leur intégralité.

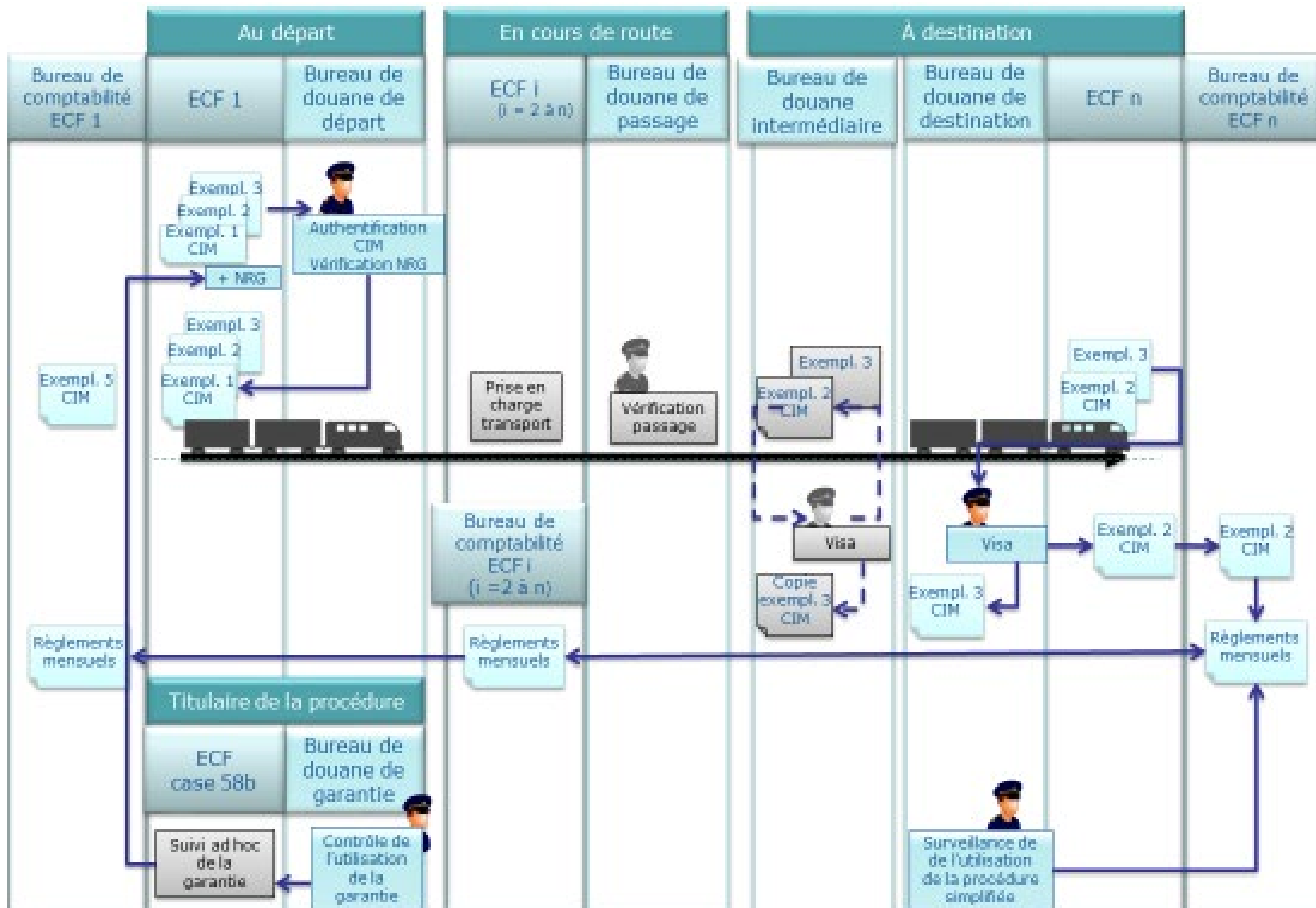


Figure 1: illustration du régime de transit sur support papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée

VI.3.5.3.4.1. Lettre de voiture CIM utilisée comme déclaration de transit

*Articles 6 et 7 de
l'appendice B de la
COTIF*

Le Comité international des transports ferroviaires (CIT) a défini, en accord avec les administrations douanières et la Commission européenne ⁽³⁷⁾: i) un modèle de lettre de voiture CIM; ii) un modèle de lettre de voiture CIM/SMGS (convention sur les transports internationaux par chemin de fer); et iii) un modèle de lettre de voiture CIM pour le transport combiné. Ces formulaires sont disponibles à l'adresse <https://www.cit-rail.org/fr/>.

La lettre de voiture CIM peut également être utilisée comme lettre wagon CUV ⁽³⁸⁾. Dans ce cas, la case «Lettre wagon CUV» doit être cochée dans la case 30. Cette utilisation concerne le transport de wagons vides qui sont acheminés comme moyens de transport. Les wagons vides ne doivent pas être placés sous le régime du transit commun/de l'Union, à moins qu'ils n'aient pas encore été dédouanés. Par conséquent, l'utilisation du modèle en tant que lettre wagon CUV n'est pas pertinente aux fins du transit douanier.

De même, la lettre de voiture CIM pour le transport combiné et la lettre de voiture combinée CIM/SMGS ne présentent pas un intérêt différent aux fins du transit douanier et, dans ce contexte, doivent être traitées comme une lettre de voiture CIM. Dans les passages suivants, toutes les références à la lettre de voiture CIM s'entendent également comme des références à la lettre de voiture combinée CIM/SMGS et à la lettre de voiture CIM pour le transport combiné. Les références aux cases du formulaire figurant au présent point concernent toutes la lettre de voiture CIM. Les références des cases correspondantes dans les autres lettres de voiture sont indiquées dans un tableau de conversion à l'annexe VI.8.12.

Bien que les autorités douanières et la Commission ne soient pas responsables des formulaires, ces derniers peuvent servir de déclaration douanière pour le transit. C'est pourquoi ils ne peuvent pas être modifiés sans l'accord préalable des autorités douanières et de la Commission.

⁽³⁷⁾ Voir documents de travail TAXUD/1862/2003, TAXUD/1950/2003 et TAXUD/1960/2003, le dernier ayant été approuvé lors de la 102^e réunion du groupe de travail CE-AELE du 10 décembre 2003.

⁽³⁸⁾ L'acronyme CUV désigne les règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules.

VI.3.5.3.4.2. Titulaire du régime

*Article 5,
paragraphes 15 et
35, et article 170,
paragraphe 2, du
CDU*

*Article 31,
paragraphe 1, du
TDA*

*Article 3, point e),
et article 93 de
l'appendice I de la
convention*

- Le **titulaire du régime** est le déclarant tel qu'indiqué dans la case 58, point b) de la lettre de voiture CIM.
- Étant donné le rôle particulier du transporteur contractuel dans l'organisation du transport des marchandises et, partant, ses contacts avec les autres transporteurs et sa connaissance de ces derniers, c'est le transporteur contractuel [case 58, point a)] qui doit généralement demander l'utilisation du régime de transit sur papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée conformément à l'article 5, point 35, et à l'article 170 du CDU. Ainsi, en général, le transporteur contractuel est le titulaire du régime.
- Toutefois, le titulaire du régime **doit être établi dans l'UE ou dans un pays de transit commun**. Si l'opération de transport débute en dehors du territoire douanier de l'Union ou d'un pays de transit commun et que le transporteur contractuel n'est pas établi dans l'UE ou dans un pays de transit commun, toute autre entreprise de chemin de fer agréée participant au transport et établie dans l'UE ou dans un pays de transit commun peut être indiquée, avec son accord, dans la case 58, point b), en tant que titulaire du régime. Étant donné l'obligation de présenter les marchandises au bureau de douane de départ sur le territoire douanier de l'Union ou dans un pays de transit commun, le titulaire du régime sera, généralement, le premier transporteur lors de l'entrée sur le territoire douanier de l'Union ou du pays de transit commun.

Ainsi, dans ce cas, le transporteur contractuel [case 58, point a)] demandera le régime de transit sur support papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée au nom du titulaire du régime [case 58, point b)].

VI.3.5.3.4.3. Remplissage de la lettre de voiture CIM utilisée comme déclaration de transit

*Article 12,
paragraphe 2, de
l'appendice B de la
COTIF*

L'entreprise de chemin de fer qui accepte de transporter les marchandises conformément aux dispositions de la COTIF [le transporteur contractuel indiqué dans la case 58, point a)] doit remplir la lettre de voiture CIM et fournir toutes les données visées à

l'article 7 de l'appendice B de la COTIF. Une lettre de voiture CIM doit être émise pour chaque envoi.

L'utilisation d'une lettre de voiture CIM ne signifie pas automatiquement qu'une entreprise de chemin de fer recourt au régime de transit sur support papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée. Par conséquent, il est obligatoire de confirmer, dans la case 58, point b), l'utilisation de la lettre de voiture CIM comme déclaration de transit.

Si le transporteur contractuel n'est pas le titulaire du régime, cela signifie qu'il remplit la lettre de voiture CIM utilisée comme déclaration de transit au nom dudit titulaire.

Bien que la lettre de voiture CIM ne contienne pas de case particulière où le code SH peut être indiqué dans les cas où cela est requis aux fins du transit commun/de l'Union, le code de la nomenclature harmonisée des marchandises (NHM) à six chiffres de l'entreprise de chemin de fer est mentionné à la case 24 et ce code correspond, dans la grande majorité des cas, au code SH.

En outre, conformément au guide «Lettre de voiture CIM» du CIT, le code SH doit être indiqué dans la case 21 dans les cas où il est requis par le droit douanier.

Si une garantie isolée est utilisée ou que la garantie globale est complétée par une garantie supplémentaire, cette information doit être indiquée dans la lettre de voiture CIM, de même que le type de garantie et le numéro de référence de la garantie (NRG), le cas échéant (voir également point VI.3.5.3.6 ci-dessous).

*Article 34 et
annexe 11 du TDA*

Si la lettre de voiture CIM porte sur plusieurs wagons, une liste de chargement peut être utilisée.

*Article 105 de
l'appendice I et
annexe B de
l'appendice III de
la convention*

La liste de chargement contient le numéro du wagon ou du conteneur.

Des listes de chargement distinctes doivent être établies pour les opérations T1 et T2/T2F. Dans ce cas, le numéro d'ordre de la liste de chargement est indiqué dans la case réservée à la désignation des marchandises de la lettre de voiture CIM. Pour de plus amples informations sur ces codes, voir la partie I.

L'original de la liste de chargement doit être authentifié par le cachet de la gare expéditrice.

VI.3.5.3.4.4. Formalités au départ

*Article 31,
paragraphe 2, du
TDA*

- Le **titulaire du régime** est tenu de veiller à ce que toutes les entreprises de chemin de fer participant à l'opération de transport respectent les conditions régissant l'utilisation de ce régime simplifié.

*Article 93,
paragraphe 2, de
l'appendice I de la
convention*

- Le **titulaire du régime** doit:

*Article 32,
paragraphe 2, et
article 33,
paragraphe 1, du
TDA*

- a) présenter la lettre de voiture CIM et les marchandises au bureau de douane de départ, sauf indication contraire (voir la note ci-dessous);
- b) présenter la liste de chargement le cas échéant (voir point VI.3.5.3.4.3);
- c) respecter les dispositions douanières relatives au régime considéré;
- d) constituer une garantie appropriée couvrant l'ensemble de l'itinéraire (voir également point VI.3.5.3.6 ci-dessous).

*Article 233,
paragraphe 1, et
article 233,
paragraphe 2, du
CDU*

*Article 8 de
l'appendice I de la
convention*

- Le **bureau de douane de départ** doit vérifier si le titulaire du régime est une entreprise de chemin de fer agréée et si une garantie a été constituée. Le bureau de douane de départ peut utiliser l'[annexe 2](#) du document de travail TAXUD/A2/TRA/02/2019 comme source d'information pour vérifier si cette garantie est bien constituée.

L'annexe 2 contient uniquement la confirmation que l'entreprise de chemin de fer agréée est également autorisée à utiliser une garantie globale pour le régime de transit sur support papier. Voir point VI.3.5.3.6.2 pour la procédure à suivre en cas d'utilisation d'une garantie isolée.

Article 33 du TDA

- Sauf indication contraire (voir note ci-dessous), le **bureau de douane de départ** indique un des codes suivants, de façon apparente, dans la case 99, réservée à la douane, des exemplaires n^{os} 1, 2 et 3 de la lettre de voiture CIM:

*Article 97,
paragraphe 2, de
l'appendice I de la
convention*

- a) T1: pour le transit externe;
- b) T2: pour le transit interne;
- c) T2F: pour le transit interne (territoire fiscal spécial).

Les codes T2 et T2F doivent être authentifiés par l'apposition du cachet du bureau de douane. Pour de plus amples informations sur l'utilisation des codes T1, T2 et T2F, voir partie I.

Tous les exemplaires doivent être remis à l'entreprise de chemin de fer.

*Article 33,
paragraphe 4, et
annexe 10 du TDA*

Le cas échéant et sauf indication contraire (voir note ci-dessous), le **titulaire du régime** doit faire en sorte que toutes les marchandises transportées sous ce régime simplifié soient caractérisées par l'utilisation d'une étiquette ou d'un cachet muni du pictogramme approprié:

*Article 95 de
l'appendice I et
annexe B11 de
l'appendice III de
la convention*



Les étiquettes/cachets doivent être apposés ou imprimés sur la lettre de voiture CIM.

Les étiquettes/cachets doivent être apposés sur le wagon s'il s'agit d'un chargement complet ou sur le ou les colis individuels.

*Article 302,
paragraphe 2,
point b), de l'AE*

À moins que le bureau de douane de départ n'en décide autrement, ni les moyens de transport ni les différents colis individuels contenant les marchandises ne doivent être scellés par la douane, les mesures d'identification appliquées par les entreprises de chemin de fer étant généralement jugées suffisantes.

*Article 98 de
l'appendice I de la
convention*

Note

Note concernant l'obligation de présenter les marchandises, d'indiquer les codes T1/T2/T2F et d'apposer des étiquettes/cachets.

En règle générale, les codes T1, T2 et T2F sont déduits du code pays indiqué dans la case 62. Par exemple, le code pays 80, qui correspond à l'Allemagne, signifie que le régime T2 est utilisé. Si le régime et le pays de départ (sur la lettre de voiture CIM) ne correspondent pas, le code du régime doit alors être clairement indiqué. Dans le cas des codes T2/T2F, ces derniers doivent être authentifiés pour être valides.

Départ	Via	Destinati on	Marchand ises	Code (exemplaires n ^{os} 1 à 3)	Pictogramme	Présentation
<i>Article 33, paragraphes 1, 2, et 4, du TDA Article 97, paragraphes 1 et 2, de l'appendice I de la convention</i>						
UE	Tout pays	UE	Non Union	Indiquer T1	Obligatoire	Obligatoire
<i>Article 39, paragraphes 1 et 2, du TDA Article 97, paragraphe 3, de l'appendice I de la convention</i>						
UE	Pays de transit commun (¹)	UE	Union	T2/T2F présumé	Non obligatoire	Non obligatoire
	Pays tiers (²)					
<i>Article 36, paragraphe 5, du TDA</i>						
UE	Tout pays	Pays de transit commun	Union ou non Union	Indiquer T1 Viser T2/T2F	Obligatoire	Obligatoire
		Pays tiers				
<i>Article 97, paragraphes 4 et 6, de l'appendice I de la convention</i>						
Pays de transit commun	Tout pays	Tout pays	Non Union	T1 présumé	Obligatoire	Non obligatoire
			Union	Viser T2/T2F (exemplaire 3)	Obligatoire	Obligatoire
<i>Articles 38 et 40 du TDA</i>						
Pays tiers	Tout pays	Pays tiers	Non Union	T1 présumé	Obligatoire	Non obligatoire
			Union	T1 présumé, sauf si preuve du statut de marchandise de l'Union	Obligatoire	Non obligatoire
<i>Article 33, paragraphe 5, et article 40 du TDA</i>						
Pays tiers	Tout pays	UE	Non Union	T1 présumé	Obligatoire	Non obligatoire
			Union	T1 présumé, sauf si preuve du statut de marchandise de l'Union	Obligatoire	Non obligatoire

*Article 39,
paragraphe 1, du
TDA*

*Article 97,
paragraphe 3, de*

(¹) Chaque État membre doit déterminer les conditions et modalités applicables aux situations dans lesquelles des marchandises de l'Union sont transportées d'un point à un autre dans l'UE en empruntant le territoire d'un pays de transit commun (voir également point VI.3.5.3.3).

l'appendice I de la convention
Article 39,
paragraphe 2, du
TDA

Article 97,
paragraphe 3, de
l'appendice I de la
convention

(²) Chaque État membre doit définir la procédure applicable aux situations dans lesquelles des marchandises de l'Union sont transportées d'un point à un autre dans l'UE en empruntant le territoire d'un pays tiers. Bien qu'une opération de ce type ne soit généralement possible que pour des régimes T1, le transport par voie ferrée est une exception et cette situation peut également s'appliquer pour des régimes T2 dans le cadre de ce régime de transit sur support papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée. Le régime de transit douanier est suspendu en dehors du territoire douanier de l'UE (voir également point VI.3.5.3.3). Une preuve du statut de marchandise de l'Union peut également être utilisée.

VI.3.5.3.4.5. Situations particulières au départ

Article 33,
paragraphe 5, et
article 38 du TDA

Article 102 de
l'appendice I de la
convention

L'opération débute dans un pays tiers

Si l'opération débute à l'extérieur du territoire douanier de l'Union ou d'un pays de transit commun, le bureau de douane compétent pour la gare frontière par laquelle les marchandises sont introduites sur le territoire douanier de l'Union ou du pays de transit commun doit assumer le rôle de bureau de douane de départ.

Le transporteur est tenu par les dispositions régissant l'introduction de marchandises sur le territoire douanier de l'Union ou du pays de transit commun, et les autorités douanières conservent le droit de contrôler les marchandises.

Article 37 du TDA

Article 96 de
l'appendice I de la
convention

Modification du contrat de transport

Il se peut que le contrat soit modifié de telle sorte que l'opération de transport: i) se termine à l'extérieur de l'UE plutôt qu'à l'intérieur (ou inversement); ou ii) se termine à l'extérieur du pays de transit commun initialement envisagé et non plus à l'intérieur de celui-ci (ou inversement). Dans ce cas, cette opération de transport ne peut être effectuée sans l'accord préalable du bureau de douane de départ.

Dans tous les autres cas, le contrat modifié peut être exécuté moyennant la simple information, sans délai, du bureau de douane de départ.

Article 43 du TDA

Expéditeur agréé

Si la première entreprise de chemin de fer est un expéditeur agréé, ni les marchandises ni la lettre de voiture CIM ne doivent être présentées au bureau de douane de départ.

Article 107, paragraphe 11, de l'appendice I de la convention

Néanmoins, ce bureau de douane doit prendre les mesures nécessaires pour faire en sorte que les exemplaires n^{os} 1, 2 et 3 soient munis du code T1, T2 ou T2F, selon le cas.

Pour de plus amples informations sur le statut d'expéditeur agréé, voir partie VI.

VI.3.5.3.4.6. En cours de route

Article 32, paragraphe 2, du TDA

Obligations de toutes les entreprises de chemin de fer participantes [case 58, point b), et case 57]

Toutes les entreprises de chemin de fer sont responsables de la bonne application du recours à ce régime sur support papier.

Article 94, paragraphe 2, de l'appendice I de la convention

Article 35 du TDA

Aux bureaux de douane de passage

Aucune formalité n'est à accomplir au bureau de douane de passage. Néanmoins, le passage de la frontière sera vérifié par le contrôle des bureaux de comptabilité comme examiné plus en détail au point VI.3.5.3.5.2 ou par d'autres moyens ou un autre système (par exemple, le système du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire).

Article 99 de l'appendice I de la convention

Lorsque le transport des marchandises emprunte le territoire d'un pays tiers, le régime est considéré comme suspendu dans ce pays tiers.

Néanmoins, les formalités douanières relatives à l'introduction des marchandises sur le territoire douanier de l'Union ou d'un pays de transit commun, ou à la sortie des marchandises de ce territoire, restent applicables et les autorités douanières conservent le droit de contrôler les marchandises. Ces formalités concernent les règles «de sûreté et de sécurité» fondées sur le cadre de normes SAFE de l'Organisation mondiale des douanes, comme prévu à l'article 46 du CDU.

Article 305 de l'AE

Formalités en cas d'incident

*Article 44 de
l'appendice I de la
convention*

En cas d'incidents survenant au cours de la circulation de marchandises sous le couvert d'une opération de transit commun/de l'Union, tels que décrits au point IV.3.3.1, les mêmes procédures s'appliquent. Toutefois, compte tenu des particularités de ce régime de transit sur support papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée, il convient de suivre une procédure de déclaration, telle qu'indiquée dans le manuel du CIT (CIM article 42 — Procès-verbal de constatation, formulaire CIT 20).

Les dispositions de l'article 305 de l'AE du CDU et de l'article 44 de l'appendice I de la convention relative à un régime de transit commun s'appliquent, moyennant les modifications nécessaires (*mutatis mutandis*), au transport dans le cadre du régime de transit sur support papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée.

VI.3.5.3.4.7. À destination

*Article 36,
paragraphe 2, du
TDA*

Le bureau de douane compétent pour la gare de destination, telle qu'indiquée sur la lettre de voiture CIM, assume le rôle de bureau de douane de destination.

*Article 100,
paragraphe 2, de
l'appendice I de la
convention*

*Article 36,
paragraphe 1, du
TDA
Article 100,
paragraphe 1, de
l'appendice I de la
convention*

L'entreprise de chemin de fer acheminant les marchandises à destination présentera au bureau de douane de destination:

- les marchandises;
- les exemplaires n^{os} 2 et 3 de la lettre de voiture CIM.

Le bureau de douane de destination:

- renverra l'exemplaire n^o 2 à l'entreprise de chemin de fer après y avoir apposé son cachet; et
- conservera l'exemplaire n^o 3.

*Article 41,
paragraphe 3, du
TDA*

L'entreprise de chemin de fer doit, dans son bureau de comptabilité, mettre toutes les lettres de voiture CIM (exemplaire n^o 2) à la disposition de l'autorité douanière du pays de destination, conformément à toute disposition définie d'un commun accord avec cette autorité.

*Article 92,
paragraphe 3, de
l'appendice I de la
convention*

VI.3.5.3.4.8. Situations particulières à destination

*Article 36,
paragraphe 5, et
article 38 du TDA*

*Article 101 de
l'appendice I de la
convention*

L'opération se termine dans un pays tiers

Si l'opération se termine dans un pays tiers, le bureau de douane compétent pour la gare frontière par laquelle les marchandises sortent du territoire douanier de l'Union ou du pays de transit commun doit assumer le rôle de bureau de douane de destination.

Le transporteur est tenu par les dispositions régissant la sortie de marchandises du territoire douanier de l'Union, et les autorités douanières conservent le droit de contrôler les marchandises.

Les marchandises ont été déchargées dans une gare intermédiaire, sauf dans le cas de produits soumis à accise

*Article 36,
paragraphe 2, du
TDA*

*Article 100,
paragraphe 2, de
l'appendice I de la
convention*

S'il a été mis fin au transport des marchandises ou au régime de transit dans une gare intermédiaire ou en cours de route, le bureau de douane compétent pour cette gare intermédiaire ou ce lieu situé en cours de route doit alors assumer le rôle de bureau de douane de destination.

L'entreprise de chemin de fer acheminant les marchandises vers cette gare intermédiaire présentera au bureau de douane de destination:

- les marchandises;
- les exemplaires n^{os} 2 et 3, ainsi qu'une copie supplémentaire de l'exemplaire n^o 3 de la lettre de voiture CIM.

Le bureau de douane de la gare intermédiaire (ou le bureau de douane de destination effectif):

- apposera son cachet sur ces exemplaires;
- visera les exemplaires à l'aide de la mention «dédouané»;
- renverra les exemplaires n^{os} 2 et 3 à l'entreprise de chemin de fer; et
- conservera la copie supplémentaire de l'exemplaire n^o 3.

Le bureau de douane de destination déclaré peut demander par la suite une vérification des visas apposés sur les exemplaires n^{os} 2 et 3 par le bureau de douane intermédiaire.

*Article 36,
paragraphe 3, du
TDA*

Les mouvements de produits soumis à accise ne peuvent pas être détournés. Le lieu de départ et la destination déclarés doivent être respectés. Par conséquent, les produits soumis à accise ne peuvent pas être déchargés dans une gare intermédiaire.

Destinataire agréé

Article 44 du TDA

Si un destinataire agréé reçoit les marchandises à la gare de destination, les marchandises et la lettre de voiture CIM ne doivent pas être présentées au bureau de douane de destination.

Les exemplaires n^{os} 2 et 3 de la lettre de voiture CIM peuvent être remis directement par l'entreprise de chemin de fer ou de transport agréée au bureau de douane de destination.

Pour de plus amples informations sur le statut de destinataire agréé, voir partie VI.

VI.3.5.3.5. Surveillance des opérations effectuées dans le cadre du régime de transit sur support papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée

VI.3.5.3.5.1 Fonctionnement des bureaux de comptabilité

L'Union internationale des chemins de fer (UIC) a arrêté des prescriptions de décompte et de rémunération pour le trafic international de marchandises⁽³⁹⁾. Ces règles, qui sont contraignantes pour les entreprises membres de l'UIC, couvrent le règlement des comptes ainsi que la répartition et le paiement des montants dus pour les mouvements de marchandises sous le couvert d'une lettre de voiture CIM.

Les prescriptions de décompte exigent une procédure normalisée à utiliser dans les bureaux de comptabilité des entreprises de chemin de fer participant au transport des marchandises. Cette procédure prévoit: i) la collecte et l'échange des données liées au transport; ii) la comparaison de ces données; et iii) le cas échéant, un échange d'informations au sujet des écarts détectés.

L'entreprise de chemin de fer dans le pays de destination sera compétente pour le règlement des comptes sur la base des données figurant dans l'exemplaire n° 2 de la lettre de voiture CIM. Par conséquent, des copies de l'exemplaire n° 2 relatif à l'ensemble des opérations de transport sont disponibles au bureau de comptabilité correspondant. Le règlement suppose la collecte des données pertinentes selon les modalités prévues dans les prescriptions de décompte. Les bureaux de comptabilité sont tenus de lancer la procédure de règlement tous les mois pour chaque liaison ferroviaire

⁽³⁹⁾ Fiche UIC 304.

et chaque entreprise de chemin de fer concernée. Les données doivent être envoyées à chacune de ces entreprises de chemin de fer.

L'entreprise de chemin de fer dans le pays de départ est tenue de vérifier si ces données correspondent à ses propres données. Lorsqu'un écart supérieur à 30 euros par envoi est détecté, des données détaillées doivent être envoyées au bureau de comptabilité dans le pays de destination au moyen d'un formulaire convenu.

Le bureau de comptabilité de chaque pays de transit vérifie, lorsqu'il l'estime approprié, si le règlement est correct. Le formulaire convenu doit être utilisé lorsqu'un écart est supérieur à 30 euros par envoi.

À la suite du règlement, le bureau de comptabilité dans le pays de destination, en règle générale ⁽⁴⁰⁾, divise les montants et transfère les sommes correspondantes aux entreprises de chemin de fer concernées.

Conformément aux prescriptions de décompte, cette procédure peut également être convenue avec des entreprises non membres de l'UIC. L'application de la procédure de l'UIC n'est pas une condition pour l'utilisation du régime de transit simplifié pour les marchandises acheminées par voie ferrée. Toutefois, pour être admise, toute procédure de décompte doit également être contraignante pour les entreprises de chemin de fer concernées et être aussi fiable que la procédure de l'UIC, laquelle prévoit: i) une comparaison normalisée des données relatives à chaque envoi dans les bureaux de comptabilité concernés; et ii) l'utilisation d'un formulaire convenu pour la communication des écarts. Toute procédure de décompte doit assurer un contrôle mutuel des entreprises de chemin de fer participant au transport des marchandises. La procédure requiert donc la participation d'au moins deux entreprises de chemin de fer.

Une entreprise de chemin de fer qui n'a pas reçu sa part de la rémunération pour une opération de transport après une période donnée peut effectuer une enquête pour retrouver les marchandises ou les documents «perdus» ou déterminer le pays dans lequel les marchandises ont été introduites en dernier lieu. Cette enquête compense l'absence de: i) procédure de recherche par les douanes; et ii) messages concernant la fin et l'apurement du régime.

⁽⁴⁰⁾ L'UIC entend modifier ce principe. C'est l'entreprise de chemin de fer compétente pour la facturation au client qui devrait être chargée de la division et du transfert des montants. Étant donné que ni la collecte des données liées au transport ni l'échange de ces données ne sont concernés, cette modification n'a pas d'incidence sur le régime de transit sur support papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée.

VI.3.5.3.5.2. Inspections par les autorités compétentes

Il est obligatoire de tenir des registres aux fins du contrôle douanier dans un bureau de comptabilité à mettre en place dans chaque pays, car il n'y a pas d'exemplaire de retour permettant aux autorités douanières de s'assurer de l'arrivée des marchandises. Les messages de fin et de contrôle sont remplacés par des vérifications des registres, et en particulier de la ventilation des coûts de transport et de la procédure de recherche suivie par les entreprises de chemin de fer.

*Article 41,
paragraphe 3, du
TDA*

Les contrôles douaniers portant sur la bonne utilisation du régime sur support papier seront principalement effectués par l'autorité douanière du pays de destination.

*Article 92,
paragraphe 3, de
l'appendice I de la
convention*

En cas d'irrégularités ou de créances, chaque administration douanière a la possibilité de traiter directement avec l'entreprise de chemin de fer concernée (voir annexe 1 du document de travail TAXUD/A2/TRA/02/2019).

Il convient de garder à l'esprit que le système existant d'apurement et de recherche des entreprises de chemin de fer constitue un élément essentiel du régime de transit sur papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée. Ce système est réputé fiable et permet: i) le contrôle des comptes des entreprises de chemin de fer; et ii) la dispense d'un exemplaire de retour de la lettre de voiture CIM utilisée comme déclaration de transit ⁽⁴¹⁾.

Par conséquent, des contrôles appropriés et efficaces du régime simplifié doivent se fonder sur les éléments essentiels de la procédure de décompte des entreprises de chemin de fer.

Les informations sur les écarts constituent l'indice le plus important du fait que des marchandises placées sous le régime de transit ferroviaire sur support papier n'ont pas atteint leur destination, bien que ces informations puissent également concerner des écarts liés au transport ferroviaire de fret qui n'exigent pas un suivi de la part des autorités douanières. Aux fins d'un contrôle approprié et efficace, les informations sur les écarts envoyées ou reçues par les différents bureaux de comptabilité doivent être présentées aux autorités compétentes et vérifiées par celles-ci. Une action de suivi, par exemple des recherches auprès du bureau de destination, n'est

⁽⁴¹⁾ Voir considérants du règlement (CEE) n° 304/1971 de la Commission.

nécessaire que si l'écart constaté a une incidence sur le régime de transit.

La bonne application du régime simplifié doit faire l'objet d'un suivi sur la base de l'exemplaire n° 2 de la lettre de voiture CIM. Cet exemplaire, qui doit comporter les visas requis par la législation relative au transit, doit être tenu à disposition au bureau de comptabilité dans le pays de destination (voir point VI.3.5.3.4.7). Le suivi de la bonne application du régime simplifié doit reposer sur des vérifications aléatoires de l'exemplaire n° 2 de la lettre de voiture CIM. Il convient également d'envisager l'utilisation de la procédure de contrôle a posteriori ⁽⁴²⁾.

VI.3.5.3.6. Garanties dans le contexte du régime de transit simplifié pour les marchandises acheminées par voie ferrée

*Article 215,
paragraphe 2,
article 98,
paragraphe 1,
article 89,
paragraphe 4, et
article 233,
paragraphe 1,
point c), du CDU*

Le **titulaire du régime** est tenu de **constituer une garantie appropriée**, c'est-à-dire valide, suffisante et couvrant tout l'itinéraire sur le territoire douanier de l'Union et des pays de transit commun.

Compte tenu de la nature du régime sur support papier, la «garantie globale» est la forme de garantie la plus appropriée. Aucune procédure efficace ne permet au bureau de douane de départ d'autoriser une opération avec une garantie isolée.

*Article 16,
paragraphe 1, de
l'AD*

*Article 28,
paragraphe 1, du
CDU*

*Article 10,
paragraphe 1, de
l'appendice I de la
convention*

⁽⁴²⁾ Pour de plus amples informations, voir point VI, chapitre 5, point 5.

VI.3.5.3.6.1. Recours à une garantie globale

*Article 156 et
article 157,
paragraphe 3, de
l'AE*

En cas de constitution d'une garantie globale dans le contexte du régime de transit simplifié pour les marchandises acheminées par voie ferrée, les conditions énoncées ci-après s'appliquent.

*Article 74,
paragraphe 4, de
l'appendice I de la
convention*

— Le titulaire du régime doit veiller à ce que le niveau du montant de référence soit suffisant à tout moment et couvre tout l'itinéraire sur le territoire douanier de l'Union et des pays de transit commun.

Note

a) Si le niveau du montant de référence est insuffisant, le titulaire du régime doit augmenter celui-ci ou fournir une garantie supplémentaire. Cette information doit être indiquée dans la lettre de voiture CIM, de même que le type de garantie et le numéro NRG, le cas échéant.

b) Le montant de référence peut être réutilisé pour une opération de transit ultérieure à partir du moment où le régime de transit a pris fin.

— Le bureau de douane de départ doit vérifier si une garantie globale a été constituée. Les autorités douanières peuvent utiliser [l'annexe 2 du document de travail TAXUD/A2/TRA/02/2019](#) comme source d'information pour la vérification. Elles peuvent également partir du principe, sur la base de cette information, que la condition est remplie (voir également point VI.3.5.3.4.4).

— L'autorité douanière compétente (du bureau de douane de garantie) doit effectuer régulièrement des audits appropriés pour suivre l'utilisation du montant de référence.

Étant donné que le suivi de l'utilisation de la garantie globale pour ce régime sur support papier est différent de celui de la garantie utilisée dans le cadre de la procédure normale de transit, la garantie globale doit prévoir, pour le recours à ce régime sur support papier, un montant de référence distinct de celui prévu pour la procédure normale de transit.

*Article 23,
article 28,
paragraphe 1 et 2,
et article 42 du
CDU*

Si un audit révèle que les conditions d'utilisation de la garantie globale n'ont pas été respectées, l'autorité douanière compétente peut:

— revoir le montant de référence de la garantie globale;

— suspendre/retirer les autorisations correspondantes, c'est-à-dire l'autorisation de recourir à une garantie globale et d'utiliser le régime sur support papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée;

*Article 17,
article 65,
paragraphe 3, et
articles 66 et 67 de
l'appendice I de la
convention*

- imposer une sanction administrative en raison du non-respect des conditions d'utilisation de la garantie globale;
- imposer une sanction administrative en raison du non-respect des conditions liées au régime de transit;
- constater une dette douanière et mettre en place les procédures de recouvrement de celle-ci, le cas échéant.

Pour de plus amples informations sur l'autorisation de recourir à une garantie globale, voir partie III et partie VI.

VI.3.5.3.6.2. Garantie isolée

S'il est vrai que le recours à la garantie globale devrait être la règle, il est parfois approprié de recourir à des garanties isolées. Une garantie isolée peut se révéler appropriée dans quelques rares cas lorsque:

- une entreprise de chemin de fer agréée agit principalement en tant que participant à la chaîne et ne doit agir qu'exceptionnellement en tant que titulaire du régime, de sorte qu'elle ne dispose pas d'une garantie globale;
- le montant de référence de la garantie globale est insuffisant et doit être complété par une garantie supplémentaire.

En cas de constitution d'une garantie isolée dans le contexte du régime de transit simplifié pour les marchandises acheminées par voie ferrée:

- le titulaire du régime doit présenter au bureau de douane de départ une garantie appropriée et indiquer le type de garantie — le cas échéant, il doit également indiquer le numéro NRG dans la lettre de voiture CIM;
- le bureau de douane de départ devrait vérifier le caractère approprié de la garantie isolée, c'est-à-dire: i) si elle est valide; ii) si elle est suffisante pour couvrir toute dette douanière éventuelle; et iii) si elle couvre l'ensemble de l'itinéraire sur le territoire douanier de l'Union et des pays de transit commun;
- le bureau de douane de départ ne peut libérer la garantie isolée qu'au moment où il a l'assurance nécessaire que le régime de transit a pris fin correctement.

Bien que les marchandises et la lettre de voiture CIM doivent être présentées au bureau de douane de départ dans certaines situations (voir note du point VI.3.5.3.4.4), la garantie isolée doit être présentée au bureau de douane de départ.

VI.3.5.3.7. Scénarios

VI.3.5.3.7.1. Exemples

1. Des marchandises non Union doivent être transportées de Rotterdam/NL à Vienne/AT

Transporteur contractuel: DB Cargo Nederland

Autres transporteurs: DB Cargo AG, Rail Cargo Austria

Les coordonnées de DB Cargo Nederland figurent dans la case 58, point a). Les autres transporteurs sont indiqués dans la case 57. Le transporteur contractuel et les autres transporteurs respectent les exigences du régime sur support papier. DB Cargo Nederland peut demander le régime de transit sur support papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée en remplissant la case 58, point b), c'est-à-dire en cochant la case «oui» et en indiquant son code UIC (2184).

2. Des marchandises non Union doivent être transportées de Rotterdam/NL à Vienne/AT

Transporteur contractuel: DB Cargo Nederland

Autres transporteurs: Rail Express, Rail Cargo Austria

Le régime sur support papier n'est pas applicable étant donné que Rail Express n'est pas autorisée à utiliser la simplification. La procédure normale de transit s'applique. La lettre de voiture CIM sert uniquement de document de transport. Le régime sur support papier s'applique, pour autant que Rail Express soit une entreprise de chemin de fer intermédiaire agréée.

3. Des marchandises non Union doivent être transportées de Rotterdam/NL à Vienne/AT

Transporteur contractuel: DB Cargo Nederland

Autres transporteurs: DB Cargo Nederland

Le régime sur support papier n'est pas applicable étant donné que seule une entreprise de chemin de fer participe au transport. La procédure normale de transit s'applique. La lettre de voiture CIM sert uniquement de document de transport.

4. Des marchandises non Union doivent être transportées de Rotterdam/NL à Banja Luka/BA

Transporteur contractuel: SBB Cargo

Autres transporteurs: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG, Rail Cargo Austria, SŽ — Tovorni Promet D.O.O., HŽ Cargo, ZFBH (BA)

Les coordonnées de SBB Cargo figurent dans la case 58, point a). Le transporteur contractuel et les autres transporteurs dans l'UE

respectent les exigences du régime sur support papier. SBB Cargo peut demander le régime sur support papier en remplissant la case 58, point b), de la lettre de voiture CIM. L'opération de transit se termine automatiquement conformément à l'article 36, paragraphe 5, du TDA et à l'article 101 de l'appendice I de la convention lorsque les marchandises quittent le territoire douanier de l'Union.

5. Des marchandises non Union doivent être transportées de Rotterdam/NL à Banja Luka/BA

Transporteur contractuel: ZFBH (BA)

Autres transporteurs: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG, Rail Cargo Austria, SŽ — Tovorni Promet D.O.O., HŽ Cargo, ZFBH (BA)

Le transporteur contractuel est établi en dehors de l'UE. Toutes les autres entreprises de chemin de fer respectent les exigences du régime sur support papier et peuvent demander ce dernier en remplissant la case 58, point b), de la lettre de voiture CIM conformément à l'article 31, paragraphe 1, point a), du TDA et à l'article 93, paragraphe 1, point a), de l'appendice I de la convention. L'opération de transit se termine automatiquement conformément à l'article 36, paragraphe 5, du TDA et à l'article 101 de l'appendice I de la convention lorsque les marchandises quittent le territoire douanier de l'Union.

6. Des marchandises non Union doivent être transportées de Banja Luka/BA à Bratislava/SK

Transporteur contractuel: ZFBH (BA)

Autres transporteurs: HŽ Cargo, SŽ — Tovorni Promet D.O.O., Rail Cargo Austria, ZSSK CARGO

Le transporteur contractuel est établi en dehors de l'UE. Toutes les autres entreprises de chemin de fer respectent les exigences du régime sur support papier. ZFBH peut demander, au nom d'une des autres entreprises de chemin de fer, avec l'accord de cette dernière, le recours au régime sur support papier en cochant la case «oui» dans la case 58, point b), conformément à l'article 31, paragraphe 1, point b), du TDA et à l'article 93, paragraphe 1, point b), de l'appendice I de la convention. La case 58, point a), contient les coordonnées de ZFBH, tandis que le code UIC de l'autre entreprise de chemin de fer qui a donné son accord doit être indiqué dans la case 58, point b). Conformément à l'article 33, paragraphe 5, du TDA et à l'article 102 de l'appendice I de la convention, le régime simplifié débute et une

des autres entreprises de chemin de fer assume le rôle de titulaire du régime lorsque le train entre dans l'UE.

7. Des marchandises non Union doivent être transportées de Rotterdam/NL à Alessandria/IT

Transporteur contractuel: DB Cargo Nederland

Autres transporteurs: DB Cargo AG, BLS Cargo, Mercitalia, DB Cargo Italia

Note: l'opération concerne une chaîne de cinq transporteurs, qui respectent les exigences du régime sur support papier, dans quatre pays.

Les coordonnées de DB Cargo Nederland figurent dans la case 58, point a). Les autres transporteurs sont indiqués dans la case 57. Le transporteur contractuel et les autres transporteurs respectent les exigences du régime sur support papier dans leur pays respectif. DB Cargo Nederland peut demander le régime de transit sur support papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée en remplissant la case 58, point b), c'est-à-dire en cochant la case «oui» et en indiquant son code UIC (2184).

8. Des marchandises non Union doivent être transportées de Berne/CH à Rotterdam/NL

Transporteur contractuel: DB Cargo Schweiz

Autres transporteurs: DB Cargo Nederland, DB Cargo AG

Les coordonnées de DB Cargo Schweiz figurent dans la case 58, point a). Les autres transporteurs sont indiqués dans la case 57. Le transporteur contractuel et les autres transporteurs respectent les exigences du régime sur support papier. Toutefois, le transporteur contractuel et le titulaire du régime sont différents, et DB Cargo AG est le titulaire du régime. Étant donné que DB Cargo Schweiz n'est pas le titulaire du régime, elle peut demander le régime de transit sur support papier au nom de DB Cargo AG, avec l'accord de cette dernière, en remplissant la case 58, point b), c'est-à-dire en cochant la case «oui» et en indiquant son code UIC (2180).

9. Des marchandises non Union doivent être transportées de Belgrade/XS (CZ) à Rotterdam/NL

Transporteur contractuel: Srbija Kargo AD

Autres transporteurs: Rail Cargo Hungaria, Rail Cargo Austria, DB Cargo AG, DB Cargo Nederland NV

Srbija Kargo AD peut demander, au nom de Rail Cargo Hungaria, le recours au régime sur support papier en cochant la case «oui» dans la case 58, point b). La case 58, point a), contient les

coordonnées de Srbija Kargo AD, tandis que le code UIC de Rail Cargo Hungaria (2155) doit être indiqué dans la case 58, point b). Conformément à l'article 33, paragraphe 5, du TDA et à l'article 102 de l'appendice I de la convention, le régime sur support papier débute et Rail Cargo Hungaria assume le rôle de titulaire du régime lorsque le train entre dans l'UE.

VI.3.5.3.7.2. Situations particulières des transporteurs contractuels

La condition selon laquelle les marchandises doivent être successivement prises en charge et transportées par différentes entreprises de chemin de fer agréées n'est plus remplie lorsque des entreprises de chemin de fer de plusieurs pays fusionnent intégralement en une seule entreprise. Toutefois, le fait que différentes entreprises de chemin de fer appartiennent à la même holding financière ne devrait pas en principe remettre en cause le respect de cette condition, pour autant que les différents services de transport de marchandises continuent à fonctionner séparément.

La condition n'est pas non plus remplie lorsqu'une seule entreprise de chemin de fer effectue une opération de transport international dans le cadre de la libéralisation, par exemple en tant que seul transporteur entre le pays de départ et le pays de destination.

En outre, le transporteur contractuel peut également présenter des caractéristiques non conventionnelles au regard des règles internationales régissant le transport international de marchandises par voie ferrée. Il y a lieu de tenir compte de ces caractéristiques lors de la décision relative au recours au régime de transit sur support papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée. Certaines de ces éventuelles caractéristiques non conventionnelles sont examinées dans les tirets ci-dessous.

- Le transporteur contractuel est l'entreprise de chemin de fer transitaire ou une entreprise de chemin de fer dans le pays de destination.

Dans ce cas, le transporteur contractuel peut agir en tant que titulaire du régime dans le cadre du régime sur support papier si ce régime remplit les conditions qui lui sont applicables.

- Le transporteur contractuel ne participe pas physiquement au transport des marchandises.

Dans ce cas, le transporteur contractuel peut agir en tant que titulaire du régime dans le cadre du régime sur support papier et être représenté au bureau de douane de départ par le premier transporteur de la chaîne sur le territoire de l'UE ou d'un pays de transit commun.

- Le transporteur contractuel remplit les conditions du régime sur support papier, mais il ne constitue pas de garantie.

Dans ce cas, le transporteur contractuel ne peut pas agir en tant que titulaire du régime. Une autre entreprise de chemin de fer agréée peut demander le recours au régime sur support papier en tant que représentant du transporteur contractuel.

- Le transporteur contractuel n'est pas une entreprise de chemin de fer.

Dans ce cas, le transporteur contractuel ne peut pas agir en tant que titulaire du régime dans le cadre du régime sur support papier, étant donné que l'article 25, paragraphe 1, du TDA et l'article 93 de l'appendice I de la convention exigent qu'une entreprise de chemin de fer soit le titulaire du régime.

- Le transporteur contractuel ne remplit pas les conditions du régime sur support papier.

Dans ce cas, le transporteur contractuel ne peut pas agir en tant que titulaire du régime dans le cadre du régime sur support papier. Le titulaire du régime est la seule personne à qui le recours à une simplification peut être accordé. En règle générale, le titulaire du régime est tenu de remplir les conditions dont est assortie une simplification. Toutefois, le transporteur contractuel peut demander le recours au régime simplifié en tant que représentant d'un autre transporteur qui remplit les conditions et peut agir en tant que titulaire du régime.

VI.3.5.4. Autres régimes de transit sur support papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée (disposition transitoire)

Article 45 du TDA Jusqu'à ce que le NSTI ait été mis à niveau conformément au programme de travail du CDU, les États membres et les pays de transit commun ont le droit de continuer à appliquer d'autres régimes du transit de l'Union sur support papier pour autant que les mesures applicables aux marchandises placées sous le régime du transit de l'Union/de transit commun soient respectées.

Article 6 de la convention

Les modalités, au niveau national, bilatéral ou multilatéral, pour l'utilisation de tels régimes du transit de l'Union sur support papier doivent avoir été établies avant l'entrée en vigueur du CDU.

C'est par exemple le cas lorsque des marchandises sont acheminées par voie ferrée sous le couvert d'une lettre de voiture CIM/SMGS ou SMGS et doivent être introduites sur le territoire douanier de l'Union jusqu'à ce qu'elles atteignent un point spécifique dans le même pays d'entrée.

VI.3.5.5. Corridor T2

Article 119, paragraphe 2, point c), de l'AD

Article 2, point a), de l'appendice II de la convention

Bien que le corridor T2 ne soit pas un régime de transit douanier, il est utile de rappeler l'existence de ce type de facilitation pour les marchandises de l'Union acheminées par voie ferrée. Même si le corridor T2 n'est pas un régime de transit commun, il peut être considéré comme une simplification en matière de transit national dans les pays de transit commun, tandis que, techniquement, sur le territoire douanier de l'Union et conformément à la convention, le concept de présomption de statut douanier de marchandises de l'Union est utilisé.

En cas d'usage du corridor T2, les marchandises de l'Union qui sont acheminées par voie ferrée peuvent circuler, sans faire l'objet d'un régime douanier, d'un point à l'autre du territoire douanier de l'Union et être transportées avec passage par le territoire d'un pays de transit commun sans modification de leur statut douanier. Pour ce faire, les conditions suivantes doivent être remplies:

1. le transport des marchandises doit s'effectuer sous le couvert d'un titre de transport unique délivré dans un État membre;

2. le titre de transport unique doit contenir le visa suivant: «Corridor T2» et le numéro d'autorisation de l'entreprise de chemin de fer en Suisse;
3. le transit par un pays de transit commun doit faire l'objet d'une surveillance au moyen d'un système électronique dans ce pays de transit commun; et
4. l'entreprise de chemin de fer concernée doit être autorisée, par le pays de transit commun dont le territoire est emprunté, à utiliser la procédure «Corridor T2».

Le pays de transit commun doit tenir la commission mixte ou le groupe de travail pertinent mis en place par cette commission informé des dispositions concernant le système de surveillance électronique et des entreprises de chemin de fer qui sont autorisées à faire usage du corridor T2.

À l'heure actuelle, un système de ce type n'est en place qu'en Suisse. Le corridor T2 en Suisse a le statut de régime de transit national. La liste des entreprises de chemin de fer autorisées à utiliser ce corridor T2 et des informations sur cette procédure est disponible à l'adresse suivante:

<https://www.ezv.admin.ch/ezv/fr/home/declaration-en-douane/declaration-pour-entreprises/railcontrol—declaration-en-douane-sommaire-dans-le-transport-fe.html>

VI.3.6. Marchandises acheminées par voie aérienne — utilisation de manifestes sur support papier pour placer des marchandises sous le régime du transit commun/de l'Union

Le présent point est divisé comme suit:

- introduction (point VI.3.6.1);
- recours au régime de transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne (point VI.3.6.2);
- cas particuliers (point VI.3.6.4).

VI.3.6.1. Introduction

*Article 108 à
article 111 ter de
l'appendice I de la
convention*

Pour utiliser le régime du transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne, le titulaire du régime est tenu de constituer une garantie.

*Article 233,
paragraphe 4,
point d), et
article 233,
paragraphe 4,
point e), du CDU*

Cette simplification ne peut être utilisée que jusqu'à la date de mise à niveau du NSTI. Après cette date, les opérateurs économiques doivent utiliser le NSTI et peuvent remplacer cette simplification:

*Articles 46 à 48 du
TDA*

- par la procédure normale de transit (partie IV); ou
- par l'utilisation d'une déclaration en douane comportant des exigences réduites en matière de données en vue du placement des marchandises sous le régime du transit commun/de l'Union.

Le recours au régime du transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne est accessible aux compagnies aériennes qui remplissent les conditions énoncées au point VI.2.1.

La compagnie aérienne utilisant les régimes de transit pour les marchandises acheminées par voie aérienne devient le titulaire du régime et peut effectuer les formalités de transit en utilisant le manifeste aérien comme déclaration de transit.

Les aéroports de l'Union et/ou des pays de transit commun sont précisés dans l'autorisation.

Du point de vue conceptuel, le manifeste aérien utilisé en tant que déclaration de transit devrait être distingué du manifeste de chargement commercial ou du manifeste de groupage.

Il est à noter que le transit par voie aérienne peut également toujours s'effectuer sur la base d'une déclaration de transit normal dans le NSTI.

L'aéroport de chargement est l'aéroport de départ; l'aéroport de déchargement est l'aéroport de destination.

VI.3.6.2. Recours au régime de transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne

Articles 108 à 110 de l'appendice I de la convention Une compagnie aérienne est autorisée à utiliser le manifeste de chargement sur support papier en tant que déclaration de transit.

Articles 47 et 48 du TDA Le contenu du manifeste aérien employé doit correspondre au modèle repris à l'appendice 3 de l'annexe 9 de la convention relative à l'aviation civile internationale, établie à Chicago le 7 décembre 1944.

Le recours à ce régime exige que des marchandises placées sous différents régimes de transit figurent sur des manifestes séparés qui serviront de déclaration de transit pour chaque régime respectif. Par exemple, un vol peut être couvert par trois manifestes:

1. le manifeste de chargement commercial (qui couvre toutes les marchandises à bord de l'avion);
2. un manifeste de chargement servant de déclaration de transit et reprenant les marchandises circulant sous la procédure T1;
3. un manifeste de chargement servant de déclaration de transit et reprenant les marchandises circulant sous la procédure T2 ou T2F.

VI.3.6.2.1. Autorisation de recours au régime de transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne

Article 108 de l'appendice I de la convention La procédure d'autorisation doit être conforme au point VI.2.2.

Article 22, paragraphe 1, du CDU La demande doit être déposée auprès des autorités douanières compétentes du lieu où le demandeur tient sa comptabilité principale à des fins douanières ou du lieu où celle-ci est disponible, et où est exercée une partie au moins des activités devant être couvertes par la décision.

Article 26 du TDA Pour l'annulation, la révocation ou la modification de l'autorisation, voir point VI.2.4.

Chaque fois que la compagnie aérienne veut changer un ou plusieurs aéroports, elle doit déposer une demande de modification de l'autorisation existante.

OPÉRATEUR

La compagnie aérienne doit faire figurer les informations suivantes dans la demande:

1. la forme du manifeste;
2. le nom des aéroports de départ concernés par le régime;
3. le nom des aéroports de destination concernés par le régime.

DOUANES

L'autorisation inclut:

- la forme du manifeste;
- le nom des aéroports de départ et de destination concernés par le régime;
- les conditions d'utilisation du régime, notamment l'obligation d'utiliser des manifestes aériens séparés pour les procédures T1, T2 et T2F.

OPÉRATEUR

La compagnie aérienne doit transmettre une copie certifiée de l'autorisation à l'autorité douanière de chaque aéroport mentionné.

L'autorisation doit être présentée à toute réquisition du bureau de douane de départ.

VI.3.6.2.2. Recours au régime de transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne

Article 109 de l'appendice I de la convention

Le manifeste doit comporter les mentions suivantes:

- le statut douanier des marchandises (T1, T2 ou T2F selon le cas);
- le nom de la compagnie aérienne qui transporte les marchandises;
- le numéro du vol;
- la date du vol;
- le nom de l'aéroport de départ (chargement) et de l'aéroport de destination (déchargement);
- la date d'émission et la signature.

Article 47 du TDA

Et pour chaque envoi repris dans le manifeste, les quatre informations suivantes doivent être communiquées:

1. le numéro de la lettre de transport aérien;
2. le nombre de colis;
3. la désignation des marchandises selon leur appellation commerciale usuelle comprenant les énonciations

nécessaires à leur identification ou le cas échéant la mention «Consolidation» (équivalant à groupage), éventuellement sous une forme abrégée. Dans ce cas, les lettres de transport aérien se rapportant aux envois repris sur le manifeste doivent comporter une désignation des marchandises selon leur appellation commerciale usuelle comprenant les énonciations nécessaires à leur identification. Ces lettres de transport aérien sont jointes au manifeste;

4. la masse brute.

Lorsque la compagnie aérienne n'a pas le statut d'expéditeur agréé, le ou les manifestes doivent être établis en deux exemplaires au moins et présentés pour visa aux autorités douanières de l'aéroport de départ.

Les DOUANES à l'aéroport de départ:

- visent le ou les manifestes avec le nom et le cachet du bureau de douane, la date du visa et la signature de l'agent des douanes;
- conservent une copie du ou des manifestes.

À l'aéroport de destination, la compagnie aérienne, lorsqu'elle n'a pas le statut destinataire agréé, présente les marchandises ainsi que le(s) manifeste(s) valant déclaration(s) de transit aux autorités douanières.

Pour les besoins du contrôle, le bureau de douane de destination peut demander la présentation du manifeste des marchandises (ou des lettres de transport aérien) pour toutes les marchandises déchargées.

Note concernant l'Union: les marchandises de l'Union qui ne sont pas placées sous le régime du transit interne de l'Union (T2, T2F) pourront circuler librement vers leur destination dans l'Union dans la mesure où il n'existe pas de soupçon ou de doute raisonnable quant au statut des marchandises à l'arrivée à l'aéroport de destination.

Les DOUANES à l'aéroport de destination conservent une copie de chaque manifeste.

Article 110 de l'appendice I de la convention

Article 48 du TDA

Les autorités douanières à l'aéroport de destination ne doivent pas renvoyer d'exemplaires du manifeste aux autorités douanières de l'aéroport de départ. L'apurement du régime de transit est effectué sur la base d'une liste mensuelle établie par la compagnie aérienne.

OPÉRATEUR

La compagnie aérienne ou son représentant à l'aéroport de destination doit établir au début de chaque mois une liste récapitulative des manifestes qui ont été présentés au bureau de douane de destination au cours du mois précédent. Cette liste doit comporter les informations suivantes:

- le numéro de référence de chaque manifeste;
- le code approprié: T1, T2 ou T2F;
- le nom (éventuellement abrégé) de la compagnie aérienne qui a transporté les marchandises;
- le numéro du vol;
- la date du vol.

Note: une liste séparée doit être établie pour chaque aéroport de départ.

DOUANES

Le bureau de douane de destination vise un exemplaire de la liste de manifestes, préparée par la compagnie aérienne, et l'envoie ensuite au bureau de douane de départ.

L'autorisation peut également prévoir, avec l'accord du bureau de douane de destination, que la compagnie aérienne procède elle-même à l'envoi de la liste au bureau de douane de départ.

Le bureau de douane de départ doit s'assurer qu'il a bien reçu les listes.

En cas de constatation d'irrégularités par rapport aux indications des manifestes figurant sur la liste, le bureau de douane de destination doit en informer le bureau de douane de départ, ainsi que l'autorité de délivrance de l'autorisation, en se référant notamment aux lettres de transport aérien (LTA) se rapportant aux marchandises ayant donné lieu à ces constatations.

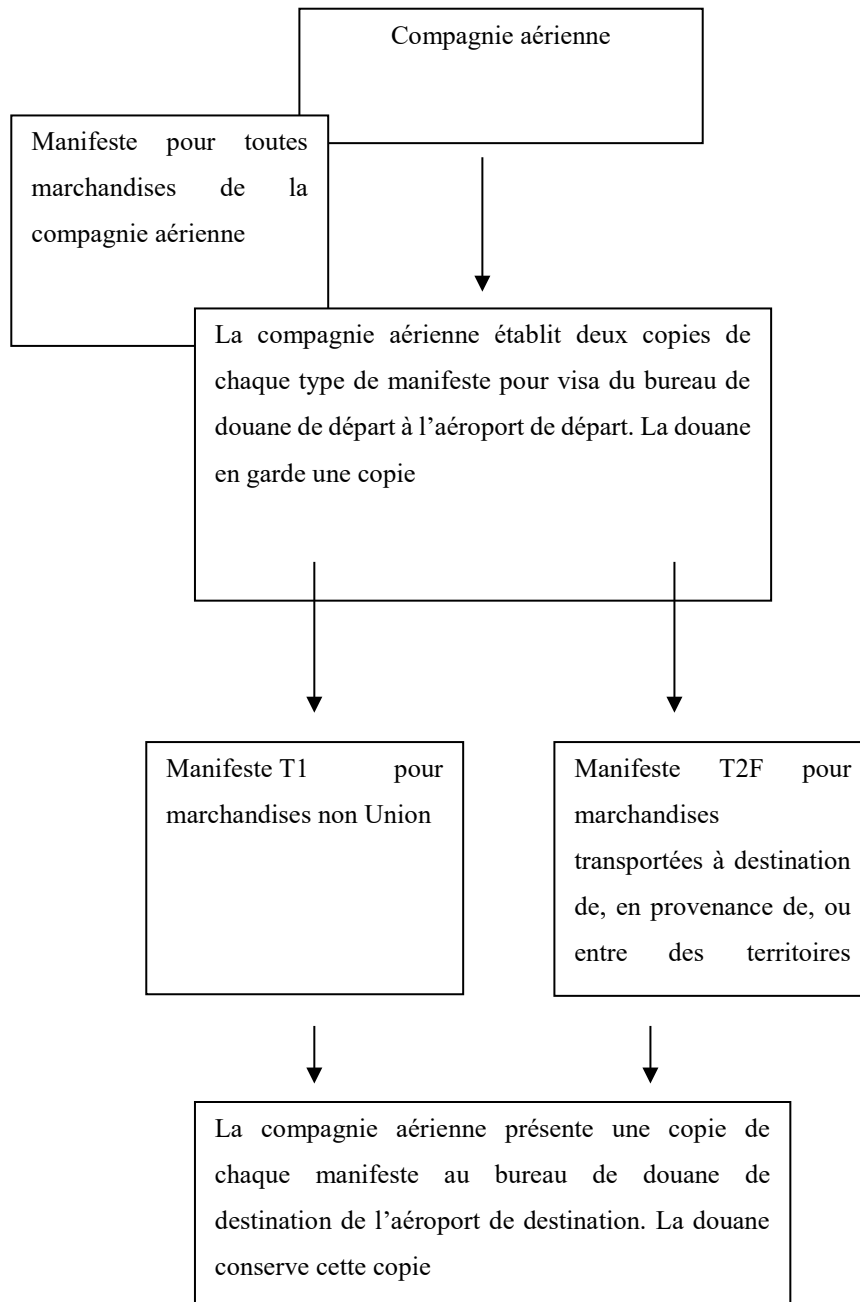
VI.3.6.2.3. Recours au régime de transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne

Les lettres de transport aérien qui couvrent des marchandises circulant déjà sous un régime de transit [document de transit de l'Union/commun, carnet ATA (admission temporaire), formulaire OTAN 302, etc.] sont reprises sur le manifeste de chargement commercial, mais ne doivent pas figurer sur le manifeste valant déclaration de transit. La lettre de transport aérien relative à ces

marchandises doit comporter la référence au régime de transit (numéro du document, date et bureau de douane de départ).

Le diagramme ci-dessous est une illustration du recours au régime de transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne.

Recours au régime du transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne



VI.3.6.3. Recours au régime de transit commun/de l'Union sur la base d'un manifeste électronique pour les marchandises acheminées par voie aérienne

L'annexe est supprimée, car elle n'est plus pertinente.

VI.3.6.4. Cas particuliers (recours au régime de transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne)

Groupage («consolidations»)

Il existe deux types de groupage aérien:

1. le groupage effectué par la compagnie aérienne: dans ce cas, la compagnie aérienne indique elle-même le statut des marchandises au regard de chaque ligne du manifeste;
2. le groupage faisant l'objet d'un contrat entre l'expéditeur et le groupeur: ce contrat est dénommé lettre de transport aérien «fille» (LTAF — «House Air Waybill»).

Le transport aérien du groupage, pris dans sa totalité, est effectué sous le couvert d'un contrat entre le groupeur et la compagnie aérienne. Ce contrat est dénommé lettre de transport aérien «mère» (LTAM — «Master Air Waybill»). De plus, le groupage fait l'objet d'un manifeste de groupage qui est un relevé analytique de tous les envois contenus dans le groupage avec références aux LTAF relatives à chaque envoi. Il y a donc lieu de faire une distinction entre le manifeste de groupage et le manifeste de chargement de la compagnie aérienne valant déclaration de transit.

Lorsqu'une compagnie aérienne, en accord avec le recours au régime de transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne, transporte un groupage sur la base d'une LTAM, il est admis qu'elle ignore le contenu des LTAF qui ont été préparées par le groupeur. En pareil cas, la compagnie aérienne peut accepter les groupages au transport sous les deux types de régimes de transit, pour autant:

- que le groupeur s'engage à conserver trace du statut des envois individuels au niveau des LTAF;
- que les manifestes de groupage contiennent les informations spécifiées dans l'appendice 3 de l'annexe 9 de la convention relative à l'aviation civile internationale;

- qu'au départ et à destination, les LTAF soient disponibles pour les contrôles douaniers;
- que les manifestes de groupage portent en regard de chaque article le statut approprié (voir ci-dessous);
- que le statut le plus élevé figurant dans le manifeste de groupage soit notifié à la compagnie aérienne (l'ordre du statut étant T1, T2, T2F, TD, C, X).

Les codes T1, T2, T2F, TD, C ou X doivent être utilisés sur le manifeste de groupage comme indiqué dans l'encadré ci-dessous:

Code	Transit commun	Transit de l'Union
T1	Marchandises placées sous le régime du transit externe T1	Marchandises placées sous le régime du transit externe T1
T2	Marchandises placées sous le régime du transit interne T2	Marchandises placées sous le régime du transit interne T2
T2F	Marchandises placées sous le régime du transit interne T2	Marchandises placées sous le régime du transit interne de l'Union qui circulent des territoires fiscaux spéciaux (TFS) vers une autre partie du territoire douanier de l'Union, qui n'est pas un TFS au sens de l'article 188, paragraphe 1, de l'AD. Ce code peut être utilisé pour les marchandises de l'Union circulant entre un TFS et une autre partie du territoire douanier de l'Union conformément à l'article 188, paragraphe 2, de l'AD
TD	Marchandises déjà placées sous un autre régime de transit (*)	Marchandises qui circulent déjà sous un régime du transit de l'Union ou qui sont transportées dans le cadre du régime de perfectionnement actif, de l'entrepôt douanier ou de l'admission temporaire. En pareil cas, la compagnie

Code	Transit commun	Transit de l'Union
		aérienne doit également apposer le code «TD» sur le connaissance correspondant ou tout autre document commercial approprié. Elle doit en outre indiquer une référence au régime utilisé, le numéro, la date et le bureau de délivrance de la déclaration de transit ou du document de transfert (*)
C (équivalent à T2L)	Marchandises de l'Union qui ne sont pas placées sous un régime de transit.	Marchandises de l'Union qui ne sont pas placées sous un régime de transit dont le statut peut être établi
X	Marchandises de l'Union dont le régime d'exportation a pris fin, dont la sortie est confirmée et qui ne sont pas placées sous un régime de transit	Marchandises de l'Union dont le régime d'exportation a pris fin, dont la sortie est confirmée et qui ne sont pas placées sous un régime de transit

(*) Lorsque des marchandises, qui sont déjà placées sous un régime de transit (par exemple, transit de l'Union, carnet TIR (transport international routier), carnet ATA, formulaire OTAN 302, etc.) sont reprises dans le groupage, le code «TD» doit être indiqué au regard de l'article correspondant; de plus, les LTAF doivent porter le code «TD» et indiquer le type de régime utilisé ainsi que le numéro de référence, la date et le nom du bureau de douane de départ de la déclaration de transit

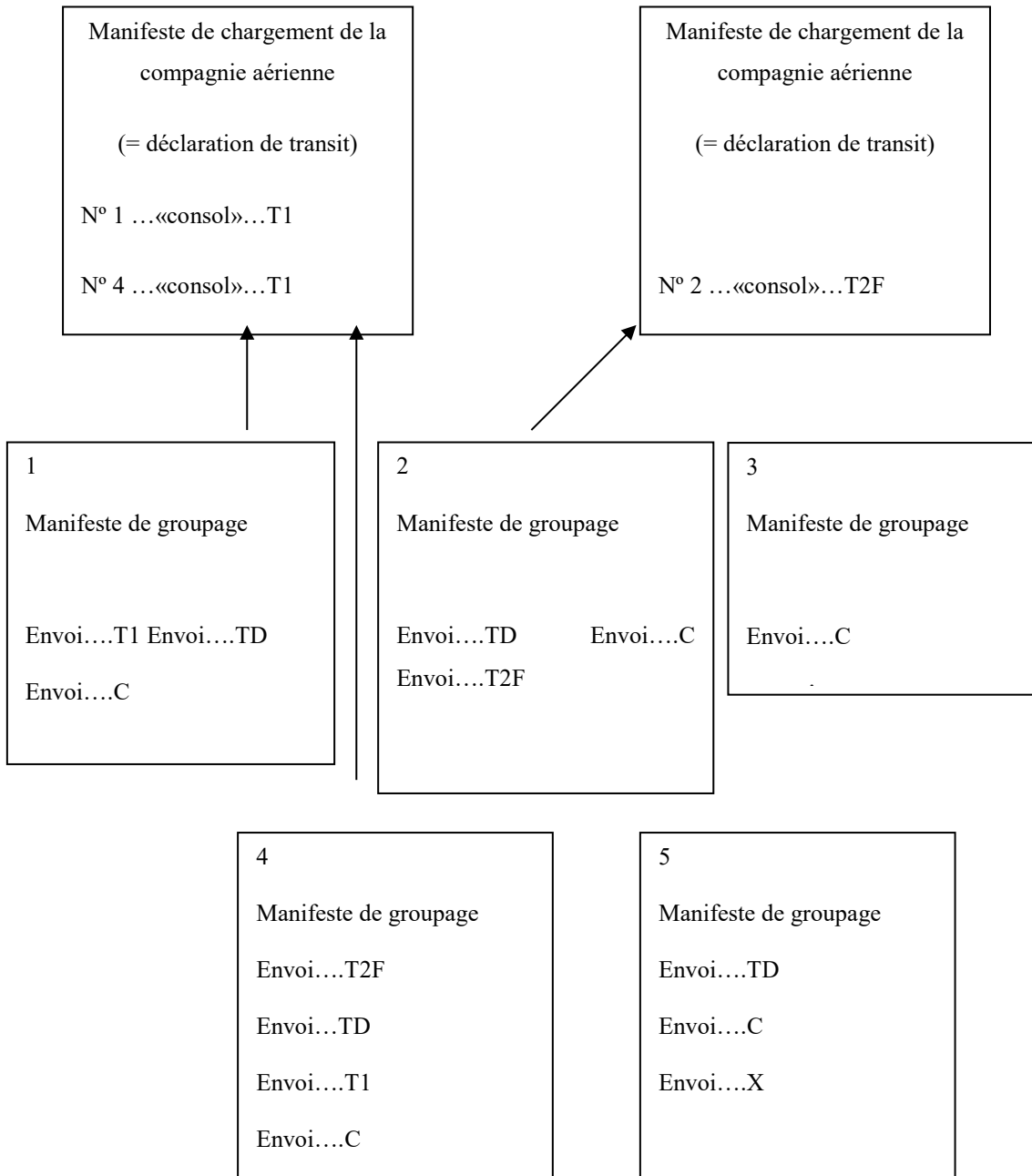
Si la compagnie aérienne fait usage du régime de transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne, elle doit inclure le groupage, sous le code «Consolidation» (ou une mention abrégée admise), dans le manifeste aérien dont le statut correspond au statut le plus élevé (dans l'ordre suivant: T1, T2, T2F) figurant dans le manifeste de groupage.

Exemple

Si le manifeste de groupage comprend des marchandises T1, T2, T2F, ce manifeste doit être repris dans le manifeste aérien T1.

Les cas suivants sont des exemples de groupage sous les deux types de régime de transit pour les marchandises acheminées par voie aérienne.

Recours au régime du transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne



Note: les manifestes n° 3 et 5 ne visent pas les régimes de transit (n° 3) ou des régimes de transit pour lesquels le titulaire du régime est le déclarant (n° 5).

Tous les manifestes de groupage, les LTAF et le manifeste aérien doivent être présentés sur demande aux autorités compétentes de l'aéroport de départ.

Tous les manifestes de groupage, les LTAF et le manifeste aérien doivent être fournis sur demande aux autorités compétentes de l'aéroport de destination. Lesdites autorités exerceront les contrôles appropriés sur la base des informations contenues dans les manifestes de groupage.

Sauf pour les cas de codification «TD» et «X», la compagnie aérienne agit en tant que titulaire du régime pour les marchandises placées sous transit et est dès lors entièrement responsable de l'opération, en cas d'irrégularités. Les relations entre la compagnie aérienne et le groupeur relèvent de dispositions contractuelles privées d'ordre commercial.

Un schéma explicatif du groupage aérien est reproduit à l'annexe VI.8.5.

VI.3.6.4.1. Transport effectué par des compagnies de courrier express

Lorsque la compagnie de courrier express agit elle-même en tant que compagnie aérienne, elle peut demander à pouvoir bénéficier du régime de transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne, décrit au point VI.3.6.2.

Pour le transport de marchandises de l'Union seulement, les compagnies de courrier express n'ont pas à établir de manifeste à des fins douanières, ni à identifier le statut douanier des marchandises.

Cependant, pour le transport de marchandises entrant dans le champ d'application du régime du transit, la compagnie de courrier express concernée est soumise aux dispositions de ces types de régimes de transit applicables aux compagnies aériennes.

Lorsque la compagnie de courrier express agit en tant que compagnie aérienne autorisée à faire usage du régime de transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne, elle doit établir, le cas échéant, des manifestes distincts pour les marchandises selon leur statut douanier.

Dans le cas où deux ou plusieurs compagnies de courrier express utilisent conjointement un avion en système charter, chaque compagnie est censée agir comme une compagnie aérienne.

Lorsque la compagnie de courrier express n'agit pas en tant que compagnie aérienne, mais confie le transport à une compagnie aérienne, deux cas peuvent se présenter:

- si une LTA couvre un seul envoi, la compagnie de courrier express doit indiquer le statut douanier de l'envoi sur la LTA;
- si une LTA couvre plusieurs envois, les règles applicables sont celles du groupage aérien, telles que définies au point VI.3.6.4.

Si des envois express sont transportés par un courrier voyageant à bord (on board air courier), les principes à retenir sont les suivants:

- a) le courrier doit voyager comme un passager ordinaire;
- b) les envois express doivent être repris dans un manifeste de la compagnie de courrier express;
- c) la compagnie aérienne doit transporter les envois en tant que bagages excédentaires, habituellement dans la soute de l'avion;
- d) les bagages excédentaires ne peuvent pas apparaître dans le manifeste de la compagnie aérienne; et
- e) l'article 210 de l'AE n'est pas applicable à ces envois.

VI.3.7. Marchandises transportées par voie maritime

Le présent point est divisé comme suit:

- introduction (point VI.3.7.1);
- recours aux régimes de transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime (point VI.3.7.2);
- cas particuliers (point VI.3.7.3).

VI.3.7.1. Introduction

*Article 24,
paragraphe 2, du
TDA*

Pour utiliser le régime du transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime, le titulaire du régime doit constituer une garantie.

Cette simplification ne peut être utilisée que jusqu'à la date de mise à niveau du NSTI. Après cette date, les opérateurs économiques doivent utiliser le NSTI et peuvent remplacer cette simplification:

- par la procédure normale de transit (partie IV); ou
- par l'utilisation d'une déclaration en douane comportant des exigences réduites en matière de données en vue du placement des marchandises sous le régime du transit de l'Union.

Le recours au régime de transit de l'Union est obligatoire pour le transport de marchandises non Union par voie maritime sur les lignes maritimes régulières autorisées (RSS) (voir partie II pour de plus amples informations sur les RSS).

Ce régime est disponible pour les compagnies maritimes qui opèrent sur une ligne maritime régulière autorisée satisfaisant aux conditions énumérées au point VI.3.7.2 (en plus des conditions générales définies au point VI.2.1). Ce régime implique l'utilisation d'un manifeste de marchandises distinct comme déclaration de transit pour chaque catégorie de marchandises.

Du point de vue conceptuel, le manifeste de chargement utilisé en tant que déclaration douanière pour le transit devrait être distingué du manifeste de chargement commercial ou du manifeste de groupage.

La compagnie maritime: i) doit devenir le titulaire du régime pour les opérations concernées; ii) sera liée par les réglementations en matière de transit; et iii) doit utiliser le manifeste comme document de transit.

Le port de départ est le port de chargement, le port de destination est le port de déchargement.

VI.3.7.2. Recours aux régimes de transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime

Lors du recours aux régimes de transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime, une compagnie maritime est autorisée à utiliser le manifeste de chargement en tant que déclaration de transit.

Ce régime est caractérisé par le fait que lorsque l'opération de transport porte à la fois sur des marchandises placées sous le régime du transit externe de l'Union (T1) et sur des marchandises placées

sous le régime du transit interne de l'Union (T2F), ces marchandises doivent figurer sur des manifestes séparés.

De plus, le manifeste de chargement commercial couvrira toutes les marchandises à bord du navire.

VI.3.7.2.1. Autorisation de recours aux régimes de transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime

*Article 22,
paragraphe 1, du
CDU*

La procédure d'autorisation doit être conforme au point VI.2.2.

Article 25 du TDA

La compagnie maritime qui souhaite utiliser les régimes de transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime doit en faire la demande auprès des autorités douanières compétentes du lieu où le demandeur tient sa comptabilité principale à des fins douanières ou du lieu où celle-ci est disponible, et où est exercée une partie au moins des activités devant être couvertes par l'autorisation.

Les autorités douanières sont tenues de délivrer une autorisation conforme au modèle repris à l'annexe VI.8.6.

Pour l'annulation, la révocation ou la modification de l'autorisation, voir point VI.2.4.

Chaque fois que la compagnie maritime veut changer un ou plusieurs ports, elle doit déposer une demande de modification de l'autorisation existante.

OPÉRATEUR

La compagnie maritime doit faire figurer les informations suivantes dans la demande:

1. la forme du manifeste;
2. le nom des ports de départ concernés par le régime;
3. le nom des ports de destination concernés par le régime.

DOUANES

Contenu de l'autorisation (en accord avec l'annexe VI.8.6):

- la forme du manifeste;
- le nom des ports de départ et de destination concernés par le régime;

— les conditions d'utilisation du régime, incluant la condition d'utiliser des manifestes séparés pour la procédure T1 et la procédure T2F.

OPÉRATEUR

La compagnie maritime doit transmettre une copie certifiée de l'autorisation à l'autorité douanière de chaque port mentionné.

L'autorisation du recours aux régimes de transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime doit être présentée à toute réquisition du bureau de douane de départ.

VI.3.7.2.2. Recours aux régimes de transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime

Article 50 du TDA Le manifeste doit comporter les mentions suivantes:

- le statut douanier des marchandises «T1» ou «T2F», selon le cas;
- la signature d'un représentant habilité de la compagnie maritime ainsi que la date;
- le nom et l'adresse complète de la compagnie maritime;
- l'identité du navire transportant les marchandises;
- le port de départ (chargement);
- le port de destination (déchargement);

et pour chaque envoi:

- la référence au connaissement maritime;
- le nombre, la nature, les marques et les numéros d'identification des colis;
- la désignation des marchandises selon leur appellation commerciale usuelle comprenant les énonciations nécessaires à leur identification;
- la masse brute en kilogrammes;
- le cas échéant, les numéros d'identification des conteneurs.

Si la compagnie maritime n'a pas le statut d'expéditeur agréé, le manifeste valant déclaration de transit doit être établi en deux exemplaires au moins et présenté pour visa aux autorités douanières du port de départ (port de chargement).

Les DOUANES au port de départ

- visent le ou les manifestes avec le nom et le cachet du bureau de douane, la date du visa et la signature de l'agent des douanes;
- conservent une copie de chaque manifeste.

Au port de destination (port de déchargement), la compagnie maritime qui n'a pas le statut de destinataire agréé doit présenter les marchandises ainsi que le ou les manifestes valant déclaration de transit aux autorités douanières.

Pour les besoins du contrôle, le bureau de douane de destination peut exiger la présentation des manifestes (ou connaissements maritimes) se rapportant à toutes les marchandises déchargées.

Les marchandises de l'Union qui ne sont pas placées sous le régime du transit interne de l'Union (T2F) peuvent circuler librement vers leur destination dans l'Union dans la mesure où il n'existe pas de soupçon ni de doute raisonnable quant au statut des marchandises à l'arrivée au port de destination.

Les DOUANES au port de destination conservent une copie de chaque manifeste.

Article 51 du TDA Le bureau de douane de destination ne renvoie pas d'exemplaires du manifeste au bureau de douane de départ. L'apurement du régime de transit se fait sur la base d'une liste mensuelle établie par la compagnie maritime.

OPÉRATEUR

La compagnie maritime ou son représentant au port de destination doit établir, au début de chaque mois, une liste récapitulative des manifestes qui ont été présentés au bureau de douane de destination au cours du mois précédent. Cette liste doit comporter les informations suivantes:

- le numéro de référence de chaque manifeste;
- le code approprié T1 ou T2F;
- le nom (éventuellement abrégé) de la compagnie maritime qui a transporté les marchandises;
- la date du transport maritime.

Note: une liste séparée doit être établie pour chaque port de départ.

DOUANES

Le bureau de douane de départ vise ensuite un exemplaire de la liste, préparée par la compagnie maritime, et l'envoie au bureau de douane de départ.

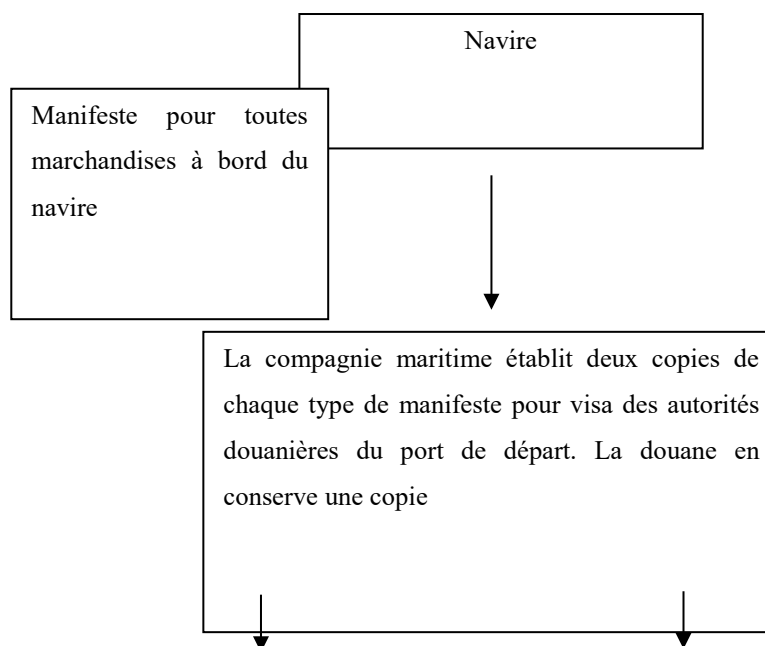
L'autorisation peut également permettre à la compagnie maritime de procéder elle-même à l'envoi de la liste au bureau de douane de départ.

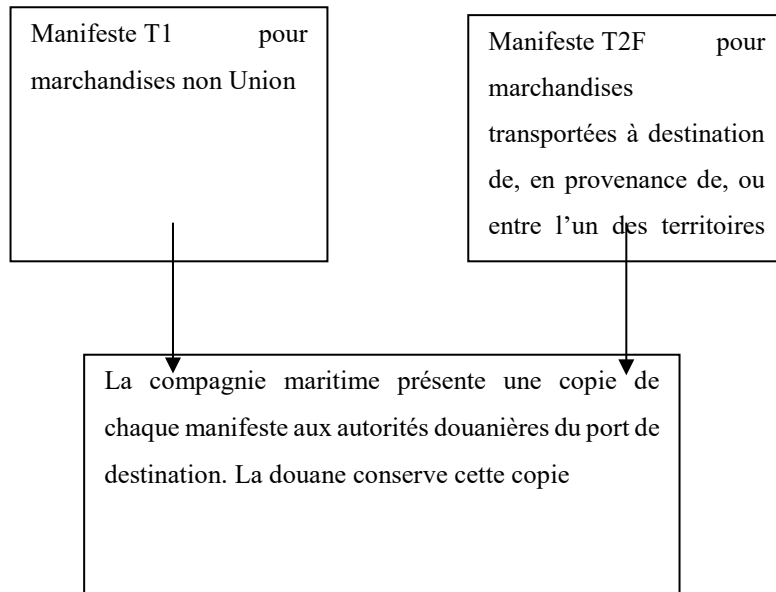
Le bureau de douane de départ doit s'assurer qu'il a bien reçu les listes.

En cas de constatation d'irrégularités par rapport aux indications des manifestes figurant sur la liste, le bureau de douane de destination doit en informer le bureau de douane de départ, ainsi que l'autorité de délivrance de l'autorisation, en se référant notamment aux connaissements maritimes se rapportant aux marchandises concernées.

Le diagramme ci-dessous illustre le recours aux régimes de transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime.

Recours aux régimes de transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime





VI.3.7.2.3. Exemples

Exemple 1

Liaison Dunkerque/Rotterdam sur une ligne maritime régulière autorisée

— *En régime normal de transit (NSTI): garantie obligatoire*

Le régime de transit de l'Union est obligatoire pour les marchandises non Union. Une déclaration de transit T1 est émise, avec constitution de garantie.

Un document d'accompagnement spécifique (e-AD) est utilisé pour les marchandises de l'Union soumises à accise.

Note: les marchandises de l'Union sont en libre circulation de sorte qu'il n'y a pas lieu d'utiliser le régime de transit de l'Union. Ces marchandises sont mentionnées sur le manifeste de chargement.

— *Recours aux régimes de transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime: garantie obligatoire*

Le régime de transit de l'Union est obligatoire pour les marchandises non Union. Un manifeste (séparé) portant le code «T1» est établi en tant que déclaration de transit.

Un document d'accompagnement spécifique (e-AD) est utilisé pour les marchandises de l'Union soumises à accise.

Note: les marchandises de l'Union sont en libre circulation de sorte qu'il n'y a pas lieu d'utiliser le régime de transit de l'Union. Ces marchandises sont mentionnées sur le manifeste de chargement.

Exemple 2

Liaison Le Havre/Fort-de-France sur une ligne maritime régulière autorisée

— *En régime normal de transit (NSTI): garantie obligatoire*

Le régime de transit de l'Union est obligatoire pour:

- les marchandises non Union: une déclaration de transit T1 est émise, avec constitution de garantie;

- les marchandises circulant à destination de, en provenance de, ou entre les territoires fiscaux spéciaux (cités à l'article 188 de l'AD): une déclaration de transit T2F est émise, avec constitution de garantie.

— *Recours aux régimes de transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime: garantie obligatoire*

Le régime de transit de l'Union est obligatoire pour:

- les marchandises non Union: un manifeste (séparé) portant le code «T1» est établi en tant que déclaration de transit pour les marchandises non Union;
- certaines marchandises de l'Union (y compris celles soumises à accise): un manifeste (séparé) portant le code «T2F» est établi en tant que déclaration de transit pour les marchandises de l'Union.

VI.3.7.3. Cas particuliers (recours au régime de transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime)

VI.3.7.3.1. Groupage

Lorsque plusieurs envois de marchandises transportés par voie maritime sont réunis sous la forme d'un envoi groupé, chaque article de l'envoi groupé fait l'objet d'un contrat entre l'expéditeur et le groupeur. La preuve de ce contrat est apportée par la délivrance des éléments suivants: i) une lettre de voiture; ii) un connaissement du transitaire tel que le connaissement approuvé par la Fédération internationale des agents de transitaires et assimilés; ou iii) un autre document commercial convenu entre l'expéditeur et le groupeur.

Le transport maritime de l'envoi groupé, pris dans sa totalité, est effectué sous le couvert d'un contrat entre le groupeur et la compagnie maritime. La preuve de ce contrat est apportée par: i) un connaissement établi par le transporteur; ii) une lettre de transport maritime; ou iii) un 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 préparé par le groupeur, qui est un relevé analytique des lots contenus dans l'envoi groupé avec références à chaque bordereau d'expédition, connaissement ou autre document commercial. Il y a

lieu de faire une distinction entre le manifeste de groupage et le manifeste de chargement de la compagnie maritime qui vaut déclaration de transit.

Lorsqu'en accord avec les deux types de régimes de transit pour les marchandises acheminées par voie maritime, une compagnie maritime transporte des envois groupés selon les modalités d'un connaissement établi par le transporteur, d'une lettre de transport maritime ou d'un autre document commercial, il est admis qu'elle ne connaît pas nécessairement le contenu des envois groupés, sauf s'il s'agit de marchandises dangereuses devant être déclarées séparément.

En pareil cas, la compagnie maritime peut accepter les envois groupés au transport sous les deux types de régimes de transit pour les marchandises acheminées par voie maritime pour autant:

- que le groupeur s'engage à conserver une trace du statut des envois dans ses relevés commerciaux;
- que le manifeste de groupage contienne les informations spécifiées à l'article 53 du TDA;
- qu'au départ et à destination les bordereaux d'expédition soient disponibles pour la surveillance douanière;
- que ce manifeste de groupage porte, en regard de chaque article, le statut approprié (voir ci-dessous);
- que le statut le plus élevé figurant dans le manifeste de groupage soit notifié à la compagnie maritime (l'ordre du statut étant T1, T2F, TD, C, X).

Les codes T1, T2F, TD, C ou X doivent être utilisés sur le manifeste de groupage comme indiqué dans l'encadré ci-dessous:

Code	Transit de l'Union
T1	Marchandises placées sous le régime du transit externe de l'Union T1
T2F	Marchandises placées sous le régime du transit interne de l'Union qui circulent des territoires fiscaux spéciaux (TFS) vers une autre partie du territoire douanier de l'Union, qui n'est pas un TFS au sens de l'article 188, paragraphe 1, de l'AD. Ce code peut être utilisé pour les marchandises de l'Union circulant entre un TFS et une autre partie du territoire douanier de l'Union conformément à l'article 188, paragraphe 2, de l'AD
TF	

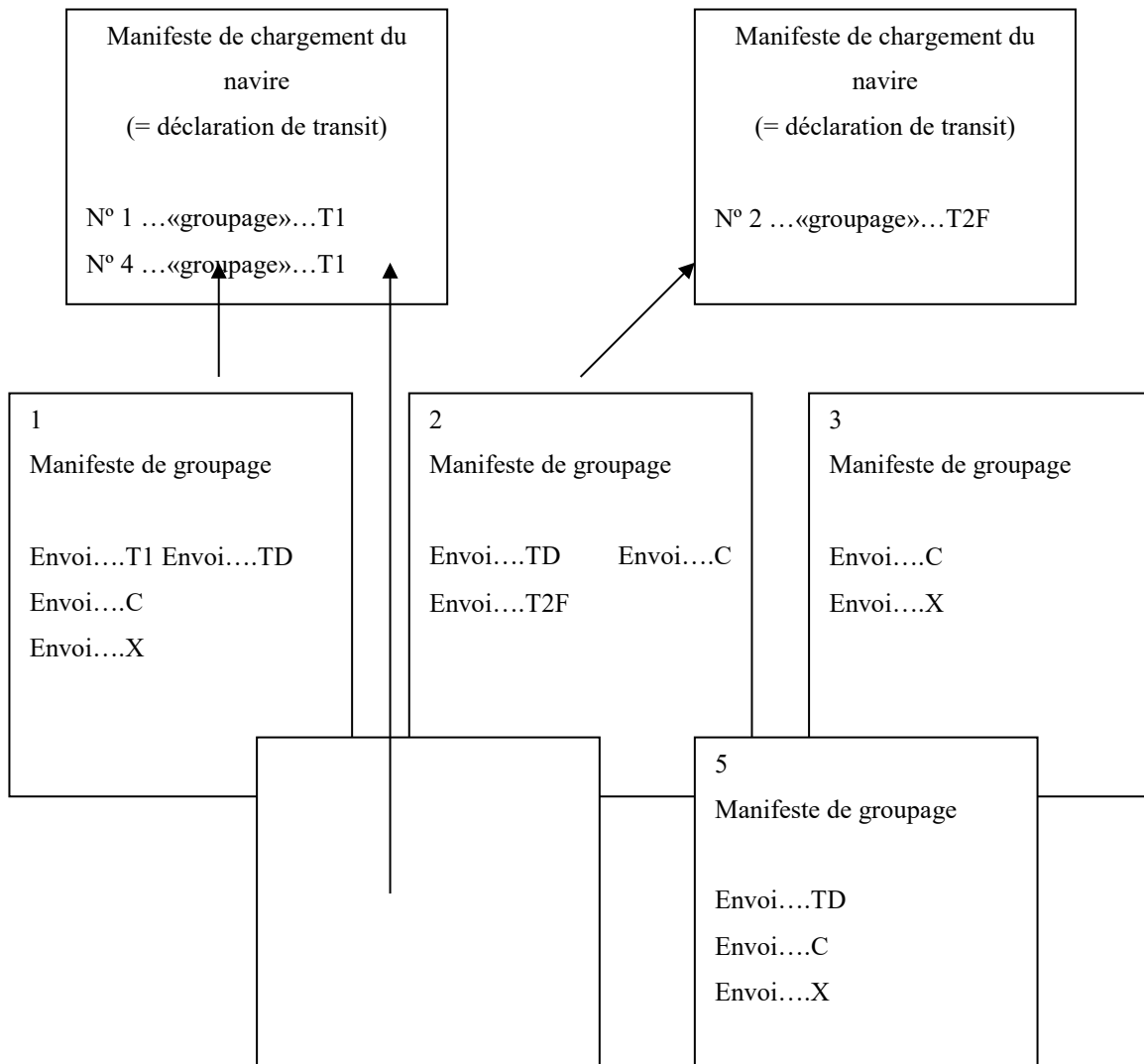
TD	Marchandises qui circulent déjà sous un régime du transit de l'Union ou qui sont transportées dans le cadre du régime de perfectionnement actif, de l'entrepôt douanier ou de l'admission temporaire. En pareil cas, la compagnie maritime doit également apposer le code «TD» sur le connaissement correspondant. Elle doit également indiquer: i) une référence au régime utilisé; ii) le numéro et la date de la déclaration de transit ou du document de transfert; et iii) le bureau de délivrance (*)
C (équivalent à T2L)	Marchandises de l'Union qui ne sont pas placées sous un régime de transit dont le statut peut être établi
X	Marchandises de l'Union dont le régime d'exportation a pris fin, dont la sortie est confirmée et qui ne sont pas placées sous un régime de transit

(*) Lorsque des marchandises, qui sont déjà placées sous un régime de transit officiel (par exemple, transit de l'Union, carnet TIR, carnet ATA, formulaire OTAN 302, etc.) sont reprises dans le groupage, le code «TD» doit être indiqué au regard de l'article correspondant. De plus, les bordereaux d'expédition et autres preuves commerciales du contrat de transport doivent porter le code «TD» et indiquer les types de procédures utilisés ainsi que le numéro de référence, la date et le nom du bureau de douane de départ du document de transit.

Si la compagnie maritime recourt au régime de transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime, elle doit inclure le groupage, sous le code «groupage», dans le manifeste maritime dont le statut correspond au statut le plus élevé (dans l'ordre suivant: T1, T2F) figurant dans le manifeste de groupage. Ainsi, si le groupage comprend à la fois des marchandises T1 et T2F, ce manifeste doit être repris dans le manifeste maritime.

Les cas suivants sont des exemples de groupage sous les deux types de régimes de transit de l'Union pour les marchandises acheminées par voie maritime.

Recours au régime du transit de l'Union sur support papier pour les marchandises
acheminées par voie maritime



Note: les manifestes n^{os} 3 et 5 ne visent pas les régimes de transit (n° 3) ou les régimes de transit pour lesquels le titulaire du régime est le déclarant (n° 5).

VI.3.7.3.2. Circulation de marchandises par voie maritime sur des navires assurant d'autres services que l'opération de lignes maritimes régulières

Les régimes prévus par les articles 49, 50 et 51 du TDA ne peuvent pas être appliquées aux marchandises transportées par des navires assurant un service autre que l'opération d'une ligne maritime régulière si un transporteur décide de recourir au régime du transit de l'Union.

Les cas de figure suivants, non exhaustifs, concernent uniquement des marchandises transportées par des navires assurant des services autres que l'opération d'une ligne maritime régulière, sous couvert du régime du transit de l'Union ou autrement, suivant le cas.

- **Marchandises non Union**

— Opération ayant commencé avant le port d'embarquement de l'UE et s'achevant au port de déchargement de l'UE.

Exemple: Bruxelles — Le Havre avec transport par route de Bruxelles à Anvers.

La procédure T1 est obligatoire pour la partie routière du transport, mais facultative pour la partie maritime.

Dans ce cas, il est recommandé de n'utiliser le transit de l'Union que pour la partie routière du transport.

— Opération ayant commencé au port d'embarquement de l'UE et continuant après le port de déchargement de l'UE.

Exemple: Le Havre — Bruxelles avec transport par route d'Anvers à Bruxelles.

La procédure T1 est obligatoire pour la partie routière du transport, mais facultative pour la partie maritime.

Dans ce cas, il est recommandé d'établir une déclaration T1 couvrant l'ensemble du trajet depuis Le Havre jusqu'à Bruxelles.

— Opération ayant commencé avant le port d'embarquement de l'UE et continuant après le port de déchargement de l'UE.

Exemple: Madrid — Milan avec transport maritime de Barcelone à Gênes.

Dans ce cas, il est recommandé d'établir une déclaration de transit couvrant l'ensemble du trajet (transport par route et par voie maritime) depuis Madrid jusqu'à Milan.

VI.3.8. Procédures simplifiées fondées sur l'article 6 de la convention

Sous réserve que soient appliquées les mesures auxquelles sont assujetties les marchandises, les pays de transit commun ont la faculté d'instaurer entre eux, par voie d'arrangements bilatéraux ou multilatéraux, des procédures simplifiées applicables à certains trafics de marchandises ou à des entreprises déterminées.

Les pays doivent communiquer ces procédures simplifiées à la Commission européenne en utilisant le formulaire qui figure à l'annexe VI.8.8.

La procédure d'autorisation doit être conforme au point VI.2.2.

Pour l'annulation, la révocation ou la modification de l'autorisation, voir point VI.2.4.

VI.3.9. Marchandises acheminées par voie aérienne — utilisation d'un document électronique de transport (DET) en tant que déclaration de transit pour placer des marchandises sous le régime du transit commun/de l'Union

Le présent point est divisé comme suit:

- introduction (point VI.3.9.1);
- informations générales (point VI.3.9.2);
- autorisation d'utilisation du document électronique de transport (DET) (point VI.3.9.3);
- règles de procédure pour l'utilisation du DET (point VI.3.9.4).

VI.3.9.1. Introduction

Article 55, paragraphe 1, point h), de l'appendice I de la convention

Une compagnie aérienne peut être autorisée à utiliser un DET en tant que déclaration de transit pour couvrir des marchandises placées sous le régime du transit commun/de l'Union.

Article 233, paragraphe 4, point e), du CDU

L'autorisation d'utiliser le DET est accordée aux compagnies aériennes qui satisfont aux critères de cette simplification. Deux critères importants pour l'octroi de cette autorisation sont les suivants:

Articles 319 et 320 de l'AE

i) le DET doit contenir les données requises pour une déclaration de transit; et ii) ces données doivent être mises à la disposition des

Annexes B6 bis et A1 bis de l'appendice III de la convention
Annexe B de l'AD et annexe B de l'AE

autorités douanières de départ et de destination afin de permettre la surveillance douanière des marchandises et l'apurement du régime. Ces données figurent dans les annexes B6 bis et A1 bis de l'appendice III de la convention/l'annexe B de l'AD et l'annexe B de l'AE.

VI.3.9.2. Informations générales

Article 89, paragraphe 7, point d), du CDU

Aucune garantie n'est requise et il est admis que le transport aérien est sécurisé et que, sauf en cas d'accident, les conditions de transport sont remplies de l'aéroport de départ à l'aéroport d'arrivée.

Article 13, paragraphe 1, point a), de l'appendice I de la convention

Les services de courrier rapide sont soit les compagnies aériennes (soumises à l'application des règles générales pour les compagnies aériennes), soit les clients de ces compagnies. Il n'existe pas d'exigences spécifiques pour les services de courrier rapide en ce qui concerne le DET.

Le titulaire du régime est la compagnie aérienne.

L'autorisation précise les bureaux de douane situés dans les aéroports de chargement et de déchargement dans l'Union et/ou les pays de transit commun dans lesquels l'autorisation s'applique.

L'aéroport de chargement est l'aéroport de départ, l'aéroport de déchargement est l'aéroport de destination.

Il est à noter que le transit par voie aérienne peut également toujours s'effectuer sur la base d'une déclaration de transit normal dans le NSTI (partie IV) ⁽⁴³⁾.

VI.3.9.3. Autorisation d'utilisation du DET

Article 5, paragraphe 3 1, et article 22 du CDU

La procédure d'autorisation est décrite aux points VI.2.2 à VI.2.5.

Article 319 de l'AE

La demande doit être déposée auprès des autorités douanières compétentes du lieu où le demandeur tient sa comptabilité principale à

⁽⁴³⁾ Dans l'Union, le cas échéant, il est possible d'utiliser d'autres modes de circulation des marchandises, définis aux articles 226 et 227 du CDU.

Annexe A de
l'AD

Article 59 et
article 111 bis
de
l'appendice I
de la
convention

des fins douanières ou du lieu où celle-ci est disponible, et où est exercée une partie au moins des activités devant être couvertes par la décision.

OPÉRATEUR

La compagnie aérienne doit faire figurer en particulier les informations suivantes dans la demande:

1. le nom du demandeur ou son numéro EORI ⁽⁴⁴⁾;
2. le nom et les coordonnées: i) de la personne responsable des questions douanières et de la demande; et ii) de la personne chargée de la société du demandeur ou qui exerce le contrôle de sa gestion;
3. le lieu où la comptabilité principale à des fins douanières est tenue ou accessible;
4. le type de comptabilité principale à des fins douanières;
5. le lieu où sont conservées les écritures;
6. le type d'écritures;
7. le(s) bureau(x) de douane de départ et de destination;
8. le nombre de vols entre les aéroports de l'Union/de pays de transit commun;
9. les informations sur la manière dont les données seront mises à la disposition des autorités douanières à l'aéroport de départ et à l'aéroport de destination (si les modalités en matière de mise à disposition varient selon le bureau de douane ou le pays, chaque modalité doit être indiquée dans la demande).

Les informations ci-dessus sont obligatoires dans l'Union (annexe A de l'AD, colonne 9f), mais elles peuvent aussi être exigées par les pays de transit commun.

Les critères sont vérifiés par les autorités douanières compétentes (point VI.2.2). Entre-temps, la procédure de consultation est menée avec les bureaux de douane mentionnés dans la demande comme étant les bureaux de douane de départ et de destination. La procédure de consultation démarre immédiatement après l'acceptation de la demande et peut durer 45 jours au maximum.

Cette procédure fait partie du CDMS applicable uniquement aux États membres. En cas d'indisponibilité du CDMS, ou si des pays de transit commun sont concernés, une lettre de consultation sur support papier doit être adressée par courrier électronique, accompagnée d'une copie de la

⁽⁴⁴⁾ Le numéro EORI concerne uniquement l'Union européenne.

demande. La liste des adresses électroniques dans chaque pays et le modèle de lettre de consultation figurent respectivement à l'annexe VI.8.9 et à l'annexe VI.8.10.

Au cours de la procédure de consultation, l'autorité requise devrait vérifier: i) si le demandeur remplit les conditions d'octroi de l'autorisation; et surtout ii) si et comment les données requises pour le DET en tant que déclaration de transit peuvent être mises à la disposition des bureaux de douane requis.

Dès réception de la demande de consultation, l'autorité requise doit vérifier en particulier: i) les informations relatives au demandeur dans ses propres registres ou en coopération avec d'autres agences; ii) le système d'échange de données; iii) le lieu de contrôle des marchandises; iv) le niveau des contrôles effectués par la compagnie aérienne sur ses opérations; et v) le cas échéant, l'identité du représentant de la compagnie aérienne.

En cas d'objection, les autorités requérantes doivent en être informées dans les 45 jours à compter de la réception de la demande, soit par l'intermédiaire du CDMS, soit, en cas d'indisponibilité du CDMS ou en cas d'implication d'un pays de transit commun, par courrier électronique au moyen de la même lettre (annexe VI.8.10). Si l'autorité requise constate que le demandeur n'assure pas régulièrement des vols à destination d'aéroports de ce pays, la demande ne peut pas inclure les aéroports dudit pays. Cependant, si la demande concerne plusieurs aéroports, l'autorisation peut être octroyée moyennant la suppression des aéroports pour lesquels l'autorité requise estime que les conditions ne sont pas remplies.

Si l'autorité requise refuse une demande d'autorisation en raison du non-respect d'une condition, et notamment en cas d'infractions graves ou répétées à la législation douanière et aux dispositions fiscales, elle est tenue d'exposer les motifs du refus et les dispositions juridiques sous-jacentes. Les autorités du pays où la demande a été faite ne peuvent pas délivrer l'autorisation et doivent informer la compagnie aérienne des raisons du refus.

En l'absence d'objections dans le délai imparti, l'autorité requérante peut supposer que les critères pour lesquels la consultation a été demandée sont remplis.

Si la procédure de consultation s'achève sans objection, les autorités douanières compétentes sont tenues d'approuver et d'octroyer l'autorisation, qui s'applique aux vols sortants et entrants.

L'autorisation doit s'appliquer uniquement aux opérations de transit entre les bureaux de douane de départ et de destination indiqués sur l'autorisation. Elle sera valable uniquement dans les pays où se situent ces bureaux.

La référence à l'autorisation doit être insérée dans le DET chaque fois qu'une opération de transit est lancée. Ces informations doivent être fournies, à moins qu'il soit possible de les obtenir à partir d'autres données, telles que le numéro EORI du titulaire de l'autorisation ou le CDMS.

En ce qui concerne le suivi de l'autorisation, voir point VI.2.3.

Pour l'annulation, la révocation ou la modification de l'autorisation, voir point VI.2.4. Chaque fois que la compagnie aérienne souhaite ajouter ou supprimer un ou plusieurs aéroports dans son autorisation existante, elle doit demander la modification de son autorisation.

En ce qui concerne la suspension de l'autorisation, voir point VI.2.5.

En cas d'annulation, de révocation, de modification, de suspension ou de fin de suspension de l'autorisation, les autorités compétentes des pays indiqués dans l'autorisation doivent en être informées immédiatement en utilisant la liste des autorités figurant à l'annexe VI.8.9.

Étant donné que l'autorisation d'utiliser le DET en tant que déclaration de transit est valable dans plusieurs pays, le suivi de l'autorisation ou son réexamen peuvent nécessiter une procédure de consultation entre les autorités douanières d'autres pays. Cette consultation fait partie du CDMS.

Lorsque le CDMS est indisponible ou que des pays de transit commun sont concernés, les demandes de consultation sous la forme du modèle de lettre figurant à l'annexe VI.8.10 doivent être adressées par courrier électronique aux autorités responsables de la procédure de consultation, renseignées à l'annexe VI.8.9.

DOUANES

L'autorisation contient en particulier les informations suivantes:

1. le numéro et la date;
2. le nom du titulaire de l'autorisation ou son numéro EORI;

3. le(s) bureau(x) de douane de départ et de destination;
4. les modalités selon lesquelles les données sont mises à la disposition de la douane à l'aéroport de départ et à l'aéroport de destination. Si ces modalités varient selon le bureau de douane ou le pays, chaque modalité doit être indiquée dans l'autorisation;
5. une indication de l'obligation, pour la compagnie aérienne, d'informer les bureaux de douane de départ et de destination de toute incohérence constatée, notamment en ce qui concerne: i) la nature et la quantité des marchandises placées sous le régime du transit; et ii) toute modification susceptible d'avoir une incidence sur l'autorisation;
6. le mode de communication entre le(s) bureau(x) de douane de départ et de destination, d'une part, et la compagnie aérienne, d'autre part.

Les informations ci-dessus sont obligatoires dans l'Union (annexe A de l'AD, colonne 9f), mais elles peuvent aussi être exigées par les pays de transit commun.

Bien que le délai pour la mise à disposition des données du DET au bureau de douane de départ avant la mainlevée des marchandises pour le transit ne soit pas obligatoire, il est utile d'ajouter dans l'autorisation les informations concernant ce délai.

Dans l'Union

Les compagnies aériennes internationales établies dans l'Union ou qui y possèdent un établissement stable peuvent être autorisées à utiliser cette procédure si elles remplissent les conditions nécessaires ⁽⁴⁵⁾.

VI.3.9.4. Règles de procédure pour l'utilisation du DET

VI.3.9.4.1. Données requises pour le DET

Article 320 de l'AE

Annexe B de l'AE

Article 111 ter de l'appendice I de la convention

Annexes A1 bis et B6 bis de l'appendice III de la convention

Le DET est un document établi par une compagnie aérienne au départ de l'aéronef. Il est fondé sur des documents de transport tels que la lettre de transport aérien, les manifestes, etc., et confirme les marchandises effectivement chargées dans l'avion. Ainsi, aux fins du transit, le DET sert de déclaration de transit pour autant qu'il contienne les données figurant aux annexes B6 *bis* et A1 *bis* de

⁽⁴⁵⁾ Article 5, paragraphes 31 et 32, du CDU.

l'appendice III *bis* de la convention ainsi qu'à l'annexe B de l'AD et à l'annexe B de l'AE.

Afin de permettre aux autorités douanières de déterminer le statut des marchandises, l'un des codes figurant dans l'encadré ci-dessous doit être indiqué au niveau des articles dans le DET.

Code	Transit commun	Transit de l'Union
T1	Marchandises placées sous le régime du transit externe T1	Marchandises placées sous le régime du transit externe T1
T2	Marchandises placées sous le régime du transit interne T2	Marchandises placées sous le régime du transit interne T2
T2F	Marchandises placées sous le régime du transit interne T2	Marchandises placées sous le régime du transit interne de l'Union qui circulent des territoires fiscaux spéciaux (TFS) vers une autre partie du territoire douanier de l'Union, qui n'est pas un TFS au sens de l'article 188, paragraphe 1, de l'AD. Ce code peut être utilisé pour les marchandises de l'Union circulant entre un TFS et une autre partie du territoire douanier de l'Union conformément à l'article 188, paragraphe 2, de l'AD
C	Marchandises de l'Union qui ne sont pas placées sous un régime de transit (équivalent à T2L)	Marchandises de l'Union qui ne sont pas placées sous un régime de transit (équivalent à T2L)

TD	Marchandises déjà placées sous un régime de transit ⁽⁴⁶⁾	Marchandises qui circulent déjà sous un régime du transit de l'Union ou qui sont transportées dans le cadre du régime de perfectionnement actif, de l'entrepôt douanier ou de l'admission temporaire ⁽⁴⁷⁾
X	Marchandises de l'Union dont le régime d'exportation a pris fin, dont la sortie est confirmée et qui ne sont pas placées sous un régime de transit	Marchandises de l'Union dont le régime d'exportation a pris fin, dont la sortie est confirmée et qui ne sont pas placées sous un régime de transit

Le DET est considéré comme une déclaration de transit uniquement lorsqu'au moins un des codes T1, T2 ou T2F est apposé. Si aucun de ces codes n'est indiqué dans le DET, indépendamment des autres codes mentionnés ci-dessus, ce DET ne peut pas être utilisé comme déclaration de transit.

Exemples d'utilisation des codes

Exemple 1

Des marchandises de l'Union sont acheminées par voie aérienne entre la France et l'Allemagne

France — Allemagne → le code «C» doit être indiqué sur le DET.

Exemple 2

Des marchandises de l'Union sont exportées depuis l'Irlande vers un pays tiers (la Chine). Les marchandises sont placées sous le régime d'exportation en Irlande. Ce régime est complété et la sortie est confirmée. Les marchandises sont acheminées par voie aérienne vers les Pays-Bas, d'où elles sont sorties de l'Union.

⁽⁴⁶⁾ En pareil cas, la compagnie aérienne doit également apposer: i) le code «TD» sur la lettre de transport aérien correspondante ou tout autre document commercial approprié; et ii) un numéro de référence de la déclaration de transit.

⁽⁴⁷⁾ En pareil cas, la compagnie aérienne doit également apposer: i) le code «TD» sur la lettre de transport aérien correspondante ou tout autre document commercial approprié; ii) un numéro de référence de la déclaration de transit ou du document de transfert; et iii) le nom du bureau de délivrance.

Irlande — Pays-Bas — Chine → le code «X» doit être indiqué sur le DET entre l'Irlande et les Pays-Bas

Exemple 3

Des marchandises non Union arrivent d'un pays tiers (Canada) en Tchéquie et sont acheminées par voie aérienne en Grèce.

Canada — Tchéquie — Grèce → le code «T1» doit être indiqué sur le DET en tant que déclaration de transit entre la Tchéquie et la Grèce.

Exemple 4

Des marchandises de l'Union sont expédiées par voie aérienne de l'Espagne vers un TFS (Îles Canaries).

Options

1. Espagne — TFS (Îles Canaries) → le code «T2F» doit être indiqué sur le DET en tant que déclaration de transit ⁽⁴⁸⁾.
2. Espagne — TFS (Îles Canaries) → le code «C» doit être indiqué sur le DET.

Exemple 5

Des marchandises de l'Union sont déplacées entre deux TFS dans le même État membre (France: Guadeloupe et Mayotte).

Options

1. Guadeloupe — Mayotte → le code «T2F» doit être indiqué sur le DET en tant que déclaration de transit ⁽⁴⁹⁾.
2. Guadeloupe — Mayotte → le code «C» doit être indiqué sur le DET ⁽⁵⁰⁾.

Exemple 6

Des marchandises de l'Union sont acheminées par voie aérienne depuis un TFS (Îles Canaries) vers l'Espagne, puis vers le Portugal par la route.

Options

1. TFS (Îles Canaries) — Espagne — Portugal → le code «C» ou «T2F» doit être indiqué sur le DET entre le TFS des Îles Canaries et l'Espagne; et la procédure normale de transit (T2F — NSTI, y

⁽⁴⁸⁾ Conformément à l'article 188, paragraphe 2, de l'AD.

⁽⁴⁹⁾ Conformément à l'article 188, paragraphe 1, de l'AD.

⁽⁵⁰⁾ Conformément à l'article 188, paragraphe 2, de l'AD.

compris la garantie) doit être indiquée sur le DET entre l'Espagne et le Portugal ⁽⁵¹⁾.

2. TFS (Îles Canaries) — Espagne — Portugal → le code «T2F» doit être indiqué sur le DET en tant que déclaration de transit entre les Îles Canaries et l'Espagne; et la procédure normale de transit (T2F — NSTI, y compris la garantie) doit être indiquée sur le DET entre l'Espagne et le Portugal ⁽⁵²⁾.

Exemple 7

Des marchandises de l'Union sont acheminées par voie aérienne depuis un TFS (Îles Canaries) vers l'Espagne, puis par voie aérienne vers l'Italie.

Options

1. TFS (Îles Canaries) — Espagne — Italie → le code «C» doit être indiqué sur le DET entre le TFS des Îles Canaries et l'Espagne; et le code «T2F» doit être indiqué sur le DET en tant que déclaration de transit entre l'Espagne et l'Italie ⁽⁵³⁾.

2. TFS (Îles Canaries) — Espagne — Italie → le code «T2F» doit être indiqué sur le DET en tant que déclaration de transit entre les Îles Canaries et l'Espagne; et le code «T2F» doit être indiqué sur le DET en tant que déclaration de transit entre l'Espagne et l'Italie ⁽⁵⁴⁾.

Exemple 8

Des marchandises de l'Union soumises à accise ⁽⁵⁵⁾ sont exportées depuis l'Union vers un pays de transit commun (la Suisse). Les marchandises sont placées sous le régime d'exportation au Portugal. Ce régime prend fin et la sortie est confirmée. Les marchandises sont placées sous le régime du transit externe et acheminées par voie aérienne vers l'Autriche, où commence leur acheminement par la route vers un pays de transit commun.

Portugal — Autriche — Suisse → le code «T1» doit être indiqué sur le DET en tant que déclaration de transit entre le Portugal et l'Autriche. La procédure normale de transit (T1 — NSTI, y compris la garantie) commence ensuite avec comme destination la Suisse.

Exemple 9

⁽⁵¹⁾ Conformément à l'article 188, paragraphe 2, de l'AD.

⁽⁵²⁾ Conformément à l'article 188, paragraphe 1, de l'AD.

⁽⁵³⁾ Conformément à l'article 188, paragraphe 2, de l'AD.

⁽⁵⁴⁾ Conformément à l'article 188, paragraphe 1, de l'AD.

⁽⁵⁵⁾ Au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 1, de la directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 relative au régime général d'accise et abrogeant la directive 92/12/CEE (JO L 9/12 du 14.1.2009).

Des marchandises de l'Union soumises à accise ⁽⁵⁶⁾ sont exportées depuis l'Italie vers un pays tiers (l'Inde). Les marchandises sont placées sous le régime d'exportation à Rome (Italie). Ce régime prend fin et la sortie est confirmée. Les marchandises sont acheminées par voie aérienne vers Malpensa (Italie), d'où elles sont sorties de l'Union.

Rome — Malpensa — Inde → le code «X» doit être indiqué sur le DET entre Rome et Malpensa.

Exemple 10

Des marchandises de l'Union soumises à accise ⁽⁵⁷⁾ sont acheminées par voie aérienne depuis la Roumanie vers la Belgique. Ces marchandises restent sous le régime de suspension des accises dans le système d'informatisation des mouvements et des contrôles des produits soumis à accises.

Roumanie — Belgique → le code «C» doit être indiqué sur le DET.

Exemple 11

Des marchandises de l'Union sont exportées vers un pays tiers (Biélorussie). Les marchandises sont placées sous le régime d'exportation au Danemark. Ce régime est achevé et la sortie est confirmée, et le régime TIR commence. Les marchandises sont acheminées par voie aérienne vers la Pologne. Depuis la Pologne, les marchandises poursuivent leur trajet jusqu'en Biélorussie par la route sous un régime TIR.

Danemark — Pologne — Biélorussie → le code «TD» doit être indiqué sur le DET entre le Danemark et la Pologne. Vient ensuite le régime TIR avec comme destination la Biélorussie.

Exemple 12

Des marchandises de l'Union sont exportées vers un pays tiers (Russie). Les marchandises sont placées sous le régime d'exportation en Espagne. Elles sont ensuite acheminées par voie aérienne vers la Finlande, d'où elles sortent de l'Union par la route.

Espagne — Finlande — Russie → le code «C» doit être utilisé sur le DET entre l'Espagne et la Finlande et les marchandises sont ensuite

⁽⁵⁶⁾ Au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 1, de la directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 relative au régime général d'accise et abrogeant la directive 92/12/CEE (JO L 9/12 du 14.1.2009).

⁽⁵⁷⁾ Au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 1, de la directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 relative au régime général d'accise et abrogeant la directive 92/12/CEE (JO L 9/12 du 14.1.2009).

acheminées sous le régime d'exportation vers la frontière extérieure de l'Union.

Exemple 13

Des marchandises de l'Union sont exportées vers un pays de transit commun. Les marchandises sont placées sous le régime d'exportation en Hongrie. Ce régime prend fin et la sortie est confirmée. Les marchandises sont ensuite acheminées par voie aérienne vers la Serbie.

Options

- 1) Hongrie — Serbie → le code «X» doit être utilisé sur le DET.
- 2) Hongrie — Serbie → le code «T2» doit être utilisé sur le DET en tant que déclaration de transit.

Exemple 14

Des marchandises non Union sont acheminées entre la Suède et un pays de transit commun (Norvège).

Suède — Norvège → le code «T1» doit être utilisé sur le DET en tant que déclaration de transit.

Exemple 15

Des marchandises de l'Union sont acheminées entre l'Italie et la France et traversent un pays de transit commun (Suisse) sous le même DET sans rechargement.

Italie — Suisse — France → le code «C»⁽⁵⁸⁾ doit être utilisé sur le DET.

Exemple 16

Des marchandises de l'Union sont acheminées entre la Lituanie et l'Italie et traversent un pays de transit commun (Norvège) sous le même manifeste avec rechargement en Norvège⁽⁵⁹⁾.

Lituanie — Norvège — Italie → le code «C» doit être utilisé sur le DET.

Exemple 17

Des marchandises de l'Union sont acheminées par voie aérienne entre la Slovaquie et la Grèce et traversent un pays de transit commun

⁽⁵⁸⁾ Article 119, paragraphe 3, point b), de l'AD et article 109, paragraphe 1, point b), de la convention.

⁽⁵⁹⁾ La même lettre de transport aérien accompagne les marchandises depuis leur départ jusqu'à leur destination finale, mais deux manifestes sont émis: le premier à l'aéroport de départ, et le second à l'aéroport de rechargement.

(la Macédoine du Nord), où elles sont transbordées vers un autre moyen de transport (de l'avion au camion) sous la supervision de la compagnie aérienne.

Slovénie (par voie aérienne) — Macédoine du Nord (par route, de l'avion au camion) — Grèce:

Options

1. Slovénie — Macédoine du Nord → le code «C»⁽⁶⁰⁾ doit être utilisé sur le DET; et Macédoine du Nord — Grèce → procédure normale de transit (T2 — NSTI, y compris la garantie);
2. Slovénie — Macédoine du Nord → le code «T2» doit être utilisé sur le DET en tant que déclaration de transit; et Macédoine du Nord — Grèce → procédure normale de transit (T2 — NSTI, y compris la garantie);
3. Slovénie — Macédoine du Nord → procédure normale de transit débutée en Slovénie (T2 — NSTI, y compris la garantie), le code «TD» doit être utilisé sur le DET; et Macédoine du Nord — Grèce → poursuite de la procédure normale de transit.

Note concernant l'Union: afin de faciliter au maximum la circulation libre et sans entraves des marchandises de l'Union, le code «C» figurant sur le DET confèrera aux marchandises une liberté de circulation vers leur destination dans l'Union, à condition que: i) l'opérateur conserve la preuve de leur statut dans ses écritures commerciales à l'aéroport de départ; et ii) il n'existe pas de soupçon ni de doute raisonnable quant au statut des marchandises à l'arrivée à l'aéroport de destination. Cependant, les autorités douanières à l'aéroport de destination ont la possibilité de vérifier le statut douanier de marchandises de l'Union déclaré, en exerçant des contrôles appropriés a posteriori, sur la base d'une analyse des risques, et en réfèrent si nécessaire aux autorités douanières de l'aéroport de départ.

Hormis si les règles nationales prévoient une période plus longue, la compagnie aérienne est tenue de conserver trace du statut de toutes les marchandises dans ses écritures commerciales pendant trois ans pleins plus la période écoulée depuis le début de l'année en cours. Ces registres peuvent être conservés sous forme électronique.

⁽⁶⁰⁾ Le code «C» est équivalent au code «T2L» conformément à l'article 111 *ter* de l'appendice I de la convention.

VI.3.9.4.2. Procédure au bureau de douane de départ

*Article 6,
paragraphe 1,
article 46,
paragraphe 1, et
articles 172 à 174 du
CDU*

*Articles 302 et 320
de l'AE*

*Articles 30 à 32, 39
et 111 ter de
l'appendice I de la
convention*

En vertu de l'article 6, paragraphe 1, du CDU, tout échange d'informations telles que des déclarations entre les autorités douanières et entre les opérateurs économiques et les autorités douanières doit être effectué en utilisant un procédé informatique de traitement des données. Cette règle s'applique également à l'utilisation du DET en tant que déclaration de transit.

Les marchandises doivent être admises au régime du transit lorsque les données du DET ont été mises à la disposition du bureau de douane de départ avant le départ de l'aéronef. Conformément aux exigences légales, les données ne peuvent être mises à la disposition des autorités douanières que de l'une des deux manières exposées ci-après.

1. Les données peuvent être envoyées à un système informatique douanier. C'est la méthode recommandée. Il n'est pas obligatoire de mettre en place un système informatique douanier, mais il serait utile que les pays envisagent la mise en place d'un tel système à l'avenir s'ils n'en possèdent pas encore un.
2. La douane peut avoir accès depuis ses propres locaux au système de la compagnie aérienne.

À titre de solution provisoire, les agents des douanes peuvent avoir accès aux données de l'ordinateur de l'opérateur depuis les locaux de celui-ci. Cette méthode ne peut toutefois être utilisée que jusqu'à la mise en œuvre de l'une des deux options ci-dessus. Lorsqu'elles utilisent cette option provisoire, les autorités douanières peuvent ne pas disposer d'un accès ininterrompu et constant aux données sans subir des contraintes et une charge de travail supplémentaires. Néanmoins, il incombe aux autorités douanières de décider de la durée de mise en œuvre de cette solution provisoire, en tenant compte notamment des modalités de coopération avec la compagnie aérienne, de la taille de l'aéroport et du volume de fret.

La mise à disposition des données par courrier électronique au moyen de feuilles de calcul Excel ou de fichiers PDF joints n'est pas conforme aux exigences légales.

La simplification pour le DET dépend entièrement du mode de communication de la déclaration de transit sous forme de DET. À tous autres égards, le DET devrait être traité comme n'importe quelle autre déclaration en douane. Le cadre juridique détaillé relatif aux déclarations en douane défini dans la convention, le CDU et les actes

connexes devrait être respecté, car la législation ne fixe aucune règle particulière pour un régime de transit simplifié utilisant le DET.

Le DET utilisé en tant que déclaration de transit doit être mis à la disposition du bureau de douane de départ afin de permettre aux autorités douanières d'effectuer l'évaluation des risques ou le contrôle des marchandises, le cas échéant, avant le placement des marchandises sous le régime du transit.

Chaque élément de données de la déclaration de transit doit faire l'objet d'une analyse des risques informatisée afin: i) de recenser et d'évaluer les risques potentiels; et ii) de prendre les contre-mesures qui s'imposent. Par conséquent, il est très utile que le système informatique douanier puisse: i) faciliter la transmission électronique des données du DET depuis le système de l'opérateur; et ii) par la suite, effectuer une analyse de risques automatisée de ces données.

Cependant, étant donné que le déploiement du système douanier n'est pas obligatoire, une analyse des risques automatisée n'est pas toujours possible. Par conséquent, il peut être possible de compenser le manque d'automatisation en effectuant au moins: i) un audit préalable rigoureux; ii) un suivi attentif de l'autorisation; et iii) une surveillance régulière des opérations de transit. Ces mesures n'excluent pas la vérification manuelle des marchandises réalisée de manière aléatoire ou en cas de besoin avant leur placement sous le régime du transit.

Ces types de contrôle ne peuvent pas être remplacés par des contrôles a posteriori (après le départ des marchandises), qui ne peuvent être effectués que dans des cas précis ou de manière aléatoire.

En ce qui concerne le lieu de chargement (données facultatives), il est possible d'utiliser le code pays suivi du code IATA (Association internationale du transport aérien) à trois lettres de l'aéroport.

Le «destinataire» est défini comme étant la personne qui se voit effectivement confier les marchandises. Aux fins du DET, il s'agit de la personne qui les reçoit à l'aéroport de destination.

Une déclaration sera acceptée par les autorités douanières si les marchandises auxquelles elle se rapporte ont été présentées en douane. Cela ne signifie pas que les douanes doivent vérifier systématiquement la présence physique des marchandises à l'aéroport, mais les douanes doivent au minimum savoir que les

marchandises sont entreposées dans un lieu convenu avec l'opérateur.

Le déclarant ne peut, à sa demande, rectifier un ou plusieurs des éléments de données figurant dans la déclaration que s'il y est autorisé.

Chaque déclaration doit porter son propre numéro unique attribué par la compagnie aérienne [numéro de référence local (NRL) ⁽⁶¹⁾]. Il peut s'agir du numéro de vol accompagné de la date, ainsi que de tout chiffre supplémentaire permettant de rendre ce numéro unique pour l'opérateur concerné.

Les marchandises acheminées par voie aérienne sont dispensées de scellés lorsque: i) des étiquettes sont apposées sur chaque envoi portant le numéro de la lettre de transport aérien qui l'accompagne; ou que ii) l'envoi constitue une unité de chargement sur laquelle est indiqué le numéro de la lettre de transport aérien qui l'accompagne.

En ce qui concerne le DET, il n'existe aucune action spécifique confirmant que le DET a été accepté par les autorités douanières ou que les marchandises ont été placées sous le régime du transit. L'heure de départ de l'aéronef avec les marchandises peut donc être considérée comme étant: i) le moment d'acceptation du DET en tant que déclaration de transit; et ii) le moment de placement des marchandises sous le régime du transit. En cas de refus d'une déclaration, le bureau de douane de départ doit en informer immédiatement la compagnie aérienne en indiquant les motifs de ce rejet (par exemple, données insuffisantes, erreurs).

Si un transport de marchandises non Union commence sans qu'une déclaration de transit ait été présentée et acceptée, une dette douanière prend naissance en raison d'une inobservation conformément à l'article 79, paragraphe 1, du CDU ⁽⁶²⁾.

Il est important que le bureau de douane de départ dispose des données historiques (c'est-à-dire des données des déclarations antérieures acceptées ou refusées) afin de réaliser des contrôles a posteriori ou de clarifier les questions soulevées par le bureau de douane de destination.

VI.3.9.4.3. Procédure au bureau de douane de destination

*Article 6,
paragraphe 1, et
article 46,*

Les données du DET en tant que déclaration de transit doivent être identiques entre le bureau de douane de départ et le bureau de douane

⁽⁶¹⁾ Le NRL dans le DET n'est pas identique au NRL attribué à la déclaration de transit normal (NSTI).

⁽⁶²⁾ Dans l'Union seulement.

paragraphe 1, du de destination. Le bureau de douane de destination ne vérifie pas
CDU systématiquement la compatibilité des données, mais part du
Article 199, point b), principe que les données sont identiques, à moins qu'il ne reçoive
de l'AD une notification de la compagnie aérienne concernant des anomalies
Article 320 de l'AE ou qu'il ne constate des irrégularités au cours de la vérification.

Article 111 ter de Les données du DET doivent être mises à la disposition du bureau
l'appendice I de la de douane de destination. S'agissant des exigences légales, les
convention données ne peuvent être mises à la disposition des autorités
douanières que de l'une des deux manières exposées ci-après.

1. Les données peuvent être envoyées à un système informatique douanier. C'est la méthode recommandée. Il n'est pas obligatoire de mettre en place un système informatique douanier, mais il serait utile que les pays envisagent la mise en place d'un tel système à l'avenir s'ils n'en possèdent pas encore un.
2. La douane peut avoir accès depuis ses propres locaux au système de la compagnie aérienne.

À titre de solution provisoire, les agents des douanes peuvent avoir accès aux données de l'ordinateur de l'opérateur depuis les locaux de celui-ci. Cette méthode ne peut toutefois être utilisée que jusqu'à la mise en œuvre de l'une des deux options ci-dessus. Lorsqu'elles utilisent cette option provisoire, les autorités douanières peuvent ne pas disposer d'un accès ininterrompu et constant aux données sans subir des contraintes et une charge de travail supplémentaires. Néanmoins, il incombe aux autorités douanières de décider de la durée de mise en œuvre de cette solution provisoire, en tenant compte notamment des modalités de coopération avec la compagnie aérienne, de la taille de l'aéroport et du volume de fret.

La mise à disposition des données par courrier électronique au moyen de feuilles de calcul Excel ou de fichiers PDF joints n'est pas conforme aux exigences légales.

Les données de la déclaration de transit doivent être communiquées au bureau de douane de destination au plus tard au moment de l'arrivée des marchandises à l'aéroport. Il serait toutefois préférable que le bureau de douane de destination dispose de ces données dès le placement des marchandises sous le régime du transit à l'aéroport de départ afin de pouvoir procéder au préalable à une analyse des risques.

La déclaration de transit est identifiée par le NRL.

La législation ne prévoit pas de délai pour mettre fin au régime du transit et l'apurer, et elle ne précise pas les démarches à accomplir à cette fin.

On peut donc supposer que le régime du transit prend fin lorsque la compagnie aérienne informe le bureau de douane de destination que toutes les marchandises couvertes par le DET en tant que déclaration de transit se trouvent: i) dans un entrepôt temporaire; ou ii) en tout autre lieu où les marchandises peuvent être entreposées sous surveillance douanière. Le NRL du DET utilisé en tant que déclaration de transit doit être indiqué dans la déclaration d'entreposage temporaire ou dans toute autre déclaration pertinente.

Le régime du transit est réputé être apuré au moment où il prend fin, sauf si les autorités douanières de destination ont été informées ou ont constaté que le régime n'a pas pris fin correctement (par exemple, notification par la compagnie aérienne, vérification des marchandises, ou informations reçues du bureau de douane de départ). Dans de tels cas, une enquête sera ouverte afin de clarifier la situation.

La compagnie aérienne est tenue de relever et de notifier aux autorités douanières toute infraction, incohérence ou irrégularité constatée à l'aéroport de destination, notamment: i) à la suite de contrôles qu'elle a effectués; ou ii) sur la base de son rapport d'activité (excédent ou déficit) en se référant en particulier au DET se rapportant aux marchandises ayant donné lieu à ces constatations.

Chaque élément de données de la déclaration de transit à destination doit faire l'objet d'une analyse des risques informatisée afin: i) de recenser et d'évaluer les risques potentiels; et ii) de prendre les contre-mesures qui s'imposent. Par conséquent, il est très utile que le système informatique douanier puisse: i) faciliter la transmission électronique des données du DET depuis le système de l'opérateur; et ii) par la suite, effectuer une analyse de risques automatisée de ces données.

Cependant, étant donné que le déploiement du système douanier n'est pas obligatoire, une analyse des risques automatisée n'est pas toujours possible. Par conséquent, il peut être possible de compenser le manque d'automatisation en effectuant au moins: i) un audit préalable rigoureux; ii) un suivi attentif de l'autorisation; et iii) une surveillance régulière des opérations de transit. Ces mesures

n'excluent pas la vérification manuelle des marchandises réalisée de manière aléatoire ou en cas de besoin, après leur arrivée ou au moment de leur placement en dépôt temporaire.

Ces types de contrôle ne peuvent pas être remplacés par des contrôles a posteriori (après la sortie des marchandises du régime du transit), qui ne peuvent être effectués que dans des cas précis ou de manière aléatoire.

En cas de doute raisonnable quant à la nature ou à la quantité des marchandises, il convient de consulter le bureau de douane de départ. La vérification des données du DET doit être effectuée en utilisant le document TC21A (voir annexe VII.8.6) et envoyée par courrier électronique aux autorités indiquées à l'annexe VI.8.9.

Au moment de remplir le document TC21A, il est recommandé d'utiliser, si possible, l'une des langues généralement compréhensibles.

Les autorités douanières de l'aéroport de destination doivent, dès que possible, notifier toute infraction ou irrégularité tant aux autorités douanières de l'aéroport de départ qu'à l'autorité de délivrance de l'autorisation. Dans ce cadre, les autorités douanières de l'aéroport de destination doivent se référer notamment au DET se rapportant aux marchandises ayant donné lieu à ces constatations.

Le bureau de douane de départ et le bureau de douane de destination doivent coopérer et échanger, le cas échéant, les informations pertinentes et les documents relatifs aux opérations de transit.

Il est important que le bureau de douane de destination dispose des données historiques (c'est-à-dire des données relatives aux opérations clôturées et apurées antérieures) afin de réaliser des contrôles a posteriori ou de clarifier les questions soulevées par le bureau de douane de départ.

VI.3.10. Marchandises acheminées par voie maritime — utilisation d'un DET en tant que déclaration de transit pour placer des marchandises sous le régime du transit de l'Union

Le présent point est divisé comme suit:

- introduction (point VI.3.10.1);

- informations générales (point VI.3.10.2);
- autorisation d'utilisation du DET (point VI.3.10.3);
- règles de procédure pour l'utilisation du DET (point VI.3.10.4).

VI.3.10.1. Introduction

*Article 233,
paragraphe 4,
point e), du CDU*

Cette simplification s'applique uniquement au régime du transit de l'Union.

*Articles 319 et 320 de
l'AE*

Une compagnie maritime peut être autorisée à utiliser un DET en tant que déclaration de transit pour couvrir des marchandises placées sous le régime du transit de l'Union.

L'autorisation d'utiliser le DET est accordée aux compagnies aériennes qui satisfont aux critères de cette simplification. Deux critères importants pour l'octroi de cette autorisation sont les suivants: i) le DET doit contenir les données requises pour une déclaration de transit; et ii) ces données doivent être mises à la disposition des autorités douanières de départ et de destination afin de permettre la surveillance douanière des marchandises et l'apurement du régime. Ces données figurent dans l'annexe B de l'AD et l'annexe B de l'AE.

VI.3.10.2. Informations générales

*Article 89,
paragraphe 7,
point d), du CDU*

Aucune garantie n'est requise et il est admis que le transport maritime est sécurisé et que, sauf en cas d'accident, les conditions de transport sont remplies du port de départ au port de destination.

Le titulaire du régime est la compagnie maritime.

L'autorisation précise les bureaux de douane situés dans les ports de chargement et de déchargement dans lesquels elle s'applique.

Le port de chargement est le port de départ, le port de déchargement est le port de destination.

Le recours au régime du transit de l'Union est obligatoire pour le transport de marchandises non Union sur les RSS (voir partie II).

Il est à noter que le transit par voie maritime peut également toujours s'effectuer sur la base d'une déclaration de transit normal dans le NSTI (partie IV). Toutefois, le cas échéant, il est possible d'utiliser d'autres modes de circulation des marchandises, définis aux articles 226 et 227 du CDU.

VI.3.10.3. Autorisation d'utilisation du DET

Article 22 du CDU

La procédure d'autorisation est décrite aux points VI.2.2 à VI.2.5.

Article 319 de l'AE

La demande doit être déposée auprès des autorités douanières compétentes du lieu où le demandeur tient sa comptabilité principale à des fins douanières ou du lieu où celle-ci est disponible, et où est exercée une partie au moins des activités devant être couvertes par la décision.

Annexe A de l'AD

OPÉRATEUR

La compagnie maritime doit faire figurer en particulier les informations suivantes dans la demande:

1. le nom du demandeur ou son numéro EORI;
2. le nom et les coordonnées de: i) la personne responsable des questions douanières et de la demande; et ii) la personne chargée de la société du demandeur ou qui exerce le contrôle de sa gestion;
3. le lieu où la comptabilité principale à des fins douanières est tenue ou accessible;
4. le type de comptabilité principale à des fins douanières;
5. le lieu où sont conservées les écritures;
6. le type d'écritures;
7. le(s) bureau(x) de douane de départ et de destination;
8. le nombre de voyages entre les ports de l'Union;
9. les modalités selon lesquelles les données sont mises à la disposition des autorités douanières à chaque port de départ et de destination (si ces modalités varient selon le bureau de douane ou le pays, chaque modalité doit être indiquée dans la demande).

Les informations ci-dessus sont obligatoires dans l'Union (annexe A de l'AD, colonne 9f).

Les critères doivent être vérifiés par les autorités douanières compétentes (point VI.2.2). Entre-temps, la procédure de consultation est menée avec les bureaux de douane mentionnés dans la demande comme étant les bureaux de douane de départ et de destination. La procédure de consultation démarre immédiatement après l'acceptation de la demande et peut durer 45 jours au maximum.

Cette procédure fait partie du CDMS applicable uniquement dans l'Union. En cas d'indisponibilité du CDMS, une lettre de consultation sur support papier doit être adressée par courrier électronique, accompagnée d'une copie de la demande. La liste des adresses électroniques dans chaque pays et le modèle de lettre de consultation figurent respectivement à l'annexe VI.8.11 et à l'annexe VI.8.10.

Au cours de la procédure de consultation, l'autorité requise devrait vérifier:

- i) si le demandeur remplit les conditions d'octroi de l'autorisation; et surtout
- ii) si et comment les données requises pour le DET en tant que déclaration de transit peuvent être mises à la disposition des bureaux de douane requis.

Dès réception de la demande de consultation, l'autorité requise doit vérifier en particulier:

- i) les informations relatives au demandeur dans ses propres registres ou en coopération avec d'autres agences;
- ii) le système d'échange de données;
- iii) le lieu de contrôle des marchandises;
- iv) le niveau des contrôles effectués par la compagnie maritime sur ses opérations; et,
- v) le cas échéant, l'identité du représentant de la compagnie maritime.

En cas d'objection, les autorités requérantes doivent en être informées dans les 45 jours à compter de la réception de la demande, soit par l'intermédiaire du CDMS, soit, en cas d'indisponibilité du CDMS, par courrier électronique au moyen de la même lettre (annexe VI.8.10). Si l'autorité requise constate que le demandeur n'assure pas régulièrement des voyages à destination de ports de ce pays, la demande ne peut pas inclure les ports dudit pays. Cependant, si la demande concerne plusieurs ports, l'autorisation peut être octroyée moyennant la suppression des ports pour lesquels l'autorité requise estime que les conditions ne sont pas remplies.

Si l'autorité requise refuse une demande d'autorisation en raison du non-respect d'une condition, et notamment en cas d'infractions graves ou répétées à la législation douanière et aux dispositions fiscales, elle est tenue d'exposer les motifs du refus et les dispositions juridiques sous-jacentes. Les autorités du pays où la demande a été faite ne peuvent pas délivrer l'autorisation et doivent informer la compagnie maritime des raisons du refus.

En l'absence d'objections dans le délai imparti, l'autorité requérante peut supposer que les critères pour lesquels la consultation a été demandée sont remplis.

Si la procédure de consultation s'achève sans objection, les autorités douanières compétentes sont tenues d'approuver et d'octroyer l'autorisation, qui s'applique aux voyages sortants et entrants.

L'autorisation doit s'appliquer uniquement aux opérations de transit entre les bureaux de douane de départ et de destination indiqués sur

l'autorisation. Elle sera valable uniquement dans les pays où se situent ces bureaux.

La référence à l'autorisation doit être insérée dans le DET chaque fois qu'une opération de transit est lancée. Ces informations doivent être fournies, à moins qu'il soit possible de les obtenir à partir d'autres données, telles que le numéro EORI du titulaire de l'autorisation ou le CDMS.

En ce qui concerne le suivi de l'autorisation, voir point VI.2.3.

Pour l'annulation, la révocation ou la modification de l'autorisation, voir point VI.2.4. Chaque fois que la compagnie maritime souhaite ajouter ou supprimer un ou plusieurs ports dans son autorisation existante, elle doit demander la modification de son autorisation.

En ce qui concerne la suspension de l'autorisation, voir point VI.2.5.

En cas d'annulation, de révocation, de modification, de suspension ou de fin de suspension de l'autorisation, les autorités compétentes des pays indiqués dans l'autorisation doivent en être informées immédiatement.

Étant donné que l'autorisation d'utiliser le DET en tant que déclaration de transit est valable dans plusieurs pays, le suivi de l'autorisation ou son réexamen peuvent nécessiter une procédure de consultation entre les autorités douanières d'autres pays. Cette consultation fait partie du CDMS.

Lorsque le CDMS est indisponible, les demandes de consultation sous la forme du modèle de lettre figurant à l'annexe VI.8.10 doivent être adressées par courrier électronique aux autorités responsables de la procédure de consultation et renseignées à l'annexe VI.8.11.

DOUANES

L'autorisation contient en particulier les informations suivantes:

1. le numéro et la date;
2. le nom du titulaire de l'autorisation ou son numéro EORI;
3. le(s) bureau(x) de douane de départ et de destination;
4. les modalités selon lesquelles les données sont mises à la disposition de la douane à chaque port de départ et de destination. Si ces modalités varient selon le bureau de

douane ou le pays, chaque méthode doit être indiquée dans l'autorisation;

5. une indication de l'obligation, pour la compagnie maritime, d'informer les bureaux de douane de départ et de destination de toute incohérence constatée, notamment en ce qui concerne: i) la nature et la quantité des marchandises placées sous le régime du transit; et ii) toute modification susceptible d'avoir une incidence sur l'autorisation;
6. le mode de communication entre le(s) bureau(x) de douane de départ et de destination, d'une part, et la compagnie maritime, d'autre part.

Les informations ci-dessus sont obligatoires dans l'Union (annexe A de l'AD, colonne 9f).

Bien que le délai pour la mise à disposition des données du DET au bureau de douane de départ avant la mainlevée des marchandises pour le transit ne soit pas obligatoire, il est utile d'ajouter dans l'autorisation les informations concernant ce délai.

Les compagnies maritimes internationales établies dans l'Union ou qui y possèdent un établissement stable peuvent être autorisées à utiliser cette procédure si elles remplissent les conditions nécessaires ⁽⁶³⁾.

VI.3.10.4. Règles de procédure pour l'utilisation du DET

VI.3.10.4.1. Données requises pour le DET

Article 320 de l'AE

Annexe B de l'AE

Le DET (par exemple, le manifeste électronique de marchandises ou un autre document) est un document établi par une compagnie maritime au départ du navire. Il confirme les marchandises effectivement chargées sur le navire. Ainsi, aux fins du transit, le DET sert de déclaration de transit pour autant qu'il contienne les données figurant à l'annexe B de l'AD et à l'annexe B de l'AE.

⁽⁶³⁾ Article 5, paragraphes 31 et 32, du CDU.

Afin de permettre aux autorités douanières de déterminer le statut des marchandises, l'un des codes figurant dans l'encadré ci-dessous doit être indiqué au niveau des articles dans le DET.

Code	Transit de l'Union
T1	Marchandises placées sous le régime du transit externe T1
T2F	Marchandises placées sous le régime du transit interne de l'Union qui circulent des territoires fiscaux spéciaux (TFS) vers une autre partie du territoire douanier de l'Union, qui n'est pas un TFS au sens de l'article 188, paragraphe 1, de l'AD. Ce code peut être utilisé pour les marchandises de l'Union circulant entre un TFS et une autre partie du territoire douanier de l'Union conformément à l'article 188, paragraphe 2, de l'AD
C	Marchandises de l'Union qui ne sont pas placées sous un régime de transit.
TD	Marchandises qui circulent déjà sous un régime du transit de l'Union ou qui sont transportées dans le cadre du régime de perfectionnement actif, de l'entrepôt douanier ou de l'admission temporaire ⁽⁶⁴⁾
X	Marchandises de l'Union dont le régime d'exportation a pris fin, dont la sortie est confirmée et qui ne sont pas placées sous un régime de transit

Le DET est considéré comme une déclaration de transit uniquement lorsqu'au moins un des codes «T1» ou «T2F» est apposé. Si aucun de ces codes n'est indiqué dans le DET, indépendamment des autres codes mentionnés ci-dessus, ce DET ne peut pas être utilisé comme déclaration de transit.

⁽⁶⁴⁾ En pareil cas, la compagnie maritime doit également apposer: i) le code «TD» sur le connaissement correspondant ou tout autre document commercial approprié; ii) un numéro de référence de la déclaration de transit ou du document de transfert; et iii) le nom du bureau de délivrance.

Exemples d'utilisation des codes:

Exemple 1

Des marchandises de l'Union sont acheminées par RSS entre la France et l'Allemagne

France — Allemagne → le code «C» doit être indiqué sur le DET.

Exemple 2

Des marchandises de l'Union sont exportées depuis l'Irlande vers un pays tiers (la Chine). Les marchandises sont placées sous le régime d'exportation en Irlande. Ce régime est complété et la sortie est confirmée. Les marchandises sont acheminées par RSS vers les Pays-Bas, d'où elles sont sorties de l'Union.

Irlande — Pays-Bas — Chine → le code «X» doit être indiqué sur le DET entre l'Irlande et les Pays-Bas

Exemple 3

Des marchandises non Union arrivent d'un pays tiers (Canada) au Portugal et sont acheminées par RSS vers l'Espagne.

Canada — Portugal — Espagne → le code «T1» doit être indiqué sur le DET entre le Portugal et l'Espagne.

Exemple 4

Des marchandises de l'Union sont expédiées par RSS de l'Espagne vers un TFS (Îles Canaries).

Options

1. Espagne — Îles Canaries → le code «T2F» doit être indiqué sur le DET en tant que déclaration de transit ⁽⁶⁵⁾.

2. Espagne — Îles Canaries → le code «C» doit être indiqué sur le DET.

Exemple 5

Des marchandises de l'Union sont déplacées par RSS entre deux TFS dans le même État membre (France: Guadeloupe et Mayotte).

Options

⁽⁶⁵⁾ Conformément à l'article 188, paragraphe 2, de l'AD.

1. Guadeloupe — Mayotte → le code «T2F» doit être indiqué sur le DET en tant que déclaration de transit ⁽⁶⁶⁾.
2. Guadeloupe — Mayotte → le code «C» doit être indiqué sur le DET ⁽⁶⁷⁾.

Exemple 6

Des marchandises de l'Union soumises à accise ⁽⁶⁸⁾ sont exportées depuis la Croatie vers un pays tiers (Japon). Les marchandises sont placées sous le régime d'exportation en Croatie. Ce régime est achevé et la sortie est confirmée. Les marchandises sont acheminées par RSS vers la Grèce, d'où elles sont sorties de l'Union.

Croatie — Grèce — Japon → le code «X» doit être indiqué sur le DET entre la Croatie et la Grèce.

Exemple 7

Des marchandises de l'Union soumises à accise ⁽⁶⁹⁾ sont exportées depuis l'Italie vers un pays tiers (l'Inde). Les marchandises sont placées sous le régime d'exportation à Trieste (Italie). Ce régime est achevé et la sortie est confirmée. Les marchandises sont acheminées par RSS vers Gênes (Italie), d'où elles sont sorties de l'Union.

Trieste — Gênes — Inde → le code «X» doit être indiqué sur le DET entre Trieste et Gênes.

Exemple 8

Des marchandises de l'Union soumises à accise ⁽⁷⁰⁾ sont acheminées de Roumanie en Bulgarie par RSS. Ces marchandises restent sous le régime de suspension des accises dans l'EMCS.

Roumanie — Bulgarie → le code «C» doit être indiqué sur le DET.

Exemple 9

Des marchandises de l'Union sont exportées vers un pays tiers (Biélorussie). Les marchandises sont placées sous le régime d'exportation au Danemark. Ce régime est achevé et la sortie est confirmée, et le régime TIR commence. Les marchandises sont acheminées par RSS vers la Pologne. Depuis la Pologne, les

⁽⁶⁶⁾ Conformément à l'article 188, paragraphe 1, de l'AD.

⁽⁶⁷⁾ Conformément à l'article 188, paragraphe 2, de l'AD.

⁽⁶⁸⁾ Au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 1, de la directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 relative au régime général d'accise et abrogeant la directive 92/12/CEE (JO L 9/12 du 14.1.2009).

⁽⁶⁹⁾ Au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 1, de la directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 relative au régime général d'accise et abrogeant la directive 92/12/CEE (JO L 9/12 du 14.1.2009).

⁽⁷⁰⁾ Au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 1, de la directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 relative au régime général d'accise et abrogeant la directive 92/12/CEE (JO L 9/12 du 14.1.2009).

marchandises poursuivent leur trajet vers un pays tiers par la route sous un régime TIR.

Danemark — Pologne — Biélorussie → le code «TD» doit être indiqué sur le DET entre le Danemark et la Pologne. Vient ensuite le régime TIR avec comme destination la Biélorussie.

Exemple 10

Des marchandises de l'Union sont exportées vers un pays tiers (Russie). Les marchandises sont placées sous le régime d'exportation aux Pays-Bas. Elles sont ensuite acheminées par RSS vers la Finlande, d'où elles sortent de l'Union par la route.

Pays-Bas — Finlande — Russie → le code «C» doit être indiqué sur le DET entre les Pays-Bas et la Finlande et les marchandises sont acheminées sous le régime d'exportation vers la frontière extérieure de l'Union.

Exemple 11

Des marchandises de l'Union sont acheminées par RSS depuis un TFS (Îles Canaries) vers l'Espagne, puis vers le Portugal par la route.

Options

1. TFS (Îles Canaries) — Espagne — Portugal → le code «C» ou «T2F» doit être indiqué sur le DET entre les Îles Canaries et l'Espagne, et la procédure normale de transit («T2F» — NSTI, y compris la garantie) doit être indiquée sur le DET entre l'Espagne et le Portugal ⁽⁷¹⁾.
2. TFS (Îles Canaries) — Espagne — Portugal →: le code «T2F» doit être indiqué sur le DET en tant que déclaration de transit entre les Îles Canaries et l'Espagne et la procédure normale de transit («T2F» — NSTI, y compris la garantie) doit être indiquée sur le DET entre l'Espagne et le Portugal ⁽⁷²⁾.

Exemple 12

Des marchandises de l'Union sont acheminées par RSS depuis un TFS (Îles Canaries) vers l'Espagne, puis vers l'Italie par RSS.

Options

⁽⁷¹⁾ Conformément à l'article 188, paragraphe 2, de l'AD.

⁽⁷²⁾ Conformément à l'article 188, paragraphe 1, de l'AD.

1. TFS (Îles Canaries) — Espagne — Italie → le code «C» doit être indiqué sur le DET entre les Îles Canaries et l'Espagne, et le code «T2F» sur le DET en tant que déclaration de transit entre l'Espagne et l'Italie ⁽⁷³⁾.
2. TFS (Îles Canaries) — Espagne — Italie → le code «T2F» doit être indiqué sur le DET en tant que déclaration de transit entre les Îles Canaries et l'Espagne, et le code «T2F» sur le DET en tant que déclaration de transit entre l'Espagne et l'Italie ⁽⁷⁴⁾.

Exemple 13

Des marchandises de l'Union sont acheminées par RSS depuis un TFS (Îles Canaries) vers l'Espagne.

Options

- 1) TFS (Îles Canaries) — Espagne → le code «C» doit être indiqué sur le DET;
- 2) TFS (Îles Canaries) — Espagne → le code «T2F» doit être indiqué sur le DET en tant que déclaration de transit ⁽⁷⁵⁾.

Afin de faciliter au maximum la circulation libre et sans entraves des marchandises de l'Union, le code «C» figurant sur le DET confèrera aux marchandises une liberté de circulation vers leur destination dans l'Union, à condition que: i) l'opérateur conserve la preuve de leur statut dans ses écritures commerciales au port de départ; et ii) il n'existe pas de soupçon ni de doute raisonnable quant au statut des marchandises à l'arrivée au port de destination. Cependant, les autorités douanières à destination ont la possibilité de vérifier le statut douanier de marchandises de l'Union déclaré, en exerçant des contrôles appropriés a posteriori, sur la base d'une analyse des risques, et en réfèrent si nécessaire aux autorités douanières du port de départ.

Hormis si les règles nationales prévoient une période plus longue, la compagnie maritime est tenue de conserver trace du statut de toutes les marchandises dans ses écritures commerciales pendant trois ans pleins plus la période écoulée depuis le début de l'année en cours. Ces registres peuvent être conservés sous forme électronique.

⁽⁷³⁾ Conformément à l'article 188, paragraphe 2, de l'AD.

⁽⁷⁴⁾ Conformément à l'article 188, paragraphe 1, de l'AD.

⁽⁷⁵⁾ Conformément à l'article 188, paragraphe 2, de l'AD.

VI.3.10.4.2. Procédure au bureau de douane de départ

*Article 6,
paragraphe 1,
article 46,
paragraphe 1, et
articles 172 à 174 du
CDU*

Article 320 de l'AE

En vertu de l'article 6, paragraphe 1, du CDU, tout échange d'informations telles que des déclarations entre les autorités douanières et entre les opérateurs économiques et les autorités douanières doit être effectué en utilisant un procédé informatique de traitement des données. Cette règle s'applique également à l'utilisation du DET en tant que déclaration de transit.

Les marchandises doivent être admises au régime du transit lorsque les données du DET ont été mises à la disposition du bureau de douane de départ avant le départ du navire. Conformément aux exigences légales, les données ne peuvent être mises à la disposition des autorités douanières que de l'une des deux manières exposées ci-après.

1. Les données peuvent être envoyées à un système informatique douanier. C'est la méthode recommandée. Il n'est pas obligatoire de mettre en place un système informatique douanier, mais il serait utile que les pays envisagent la mise en place d'un tel système à l'avenir s'ils n'en possèdent pas encore un.
2. La douane peut avoir accès depuis ses propres locaux au système de la compagnie maritime ou de l'exploitant du port.

À titre de solution provisoire, les agents des douanes peuvent avoir accès aux données de l'ordinateur de l'opérateur depuis les locaux de celui-ci. Cette méthode ne peut toutefois être utilisée que jusqu'à la mise en œuvre de l'une des deux options ci-dessus. Lorsqu'elles utilisent cette option provisoire, les autorités douanières peuvent ne pas disposer d'un accès ininterrompu et constant aux données sans subir des contraintes et une charge de travail supplémentaires. Néanmoins, il incombe aux autorités douanières de décider de la durée de mise en œuvre de cette solution provisoire, en tenant compte notamment des modalités de coopération avec la compagnie maritime, de la taille du port et du volume de fret.

La mise à disposition des données par courrier électronique au moyen de feuilles de calcul Excel ou de fichiers PDF joints n'est pas conforme aux exigences légales.

La simplification pour le DET dépend entièrement du mode de communication de la déclaration de transit sous forme de DET. À tous autres égards, le DET devrait être traité comme n'importe quelle

autre déclaration en douane. Le cadre juridique détaillé relatif aux déclarations en douane défini dans le CDU et les actes connexes devrait être respecté, car la législation ne fixe aucune règle particulière pour un régime de transit simplifié utilisant le DET.

Le DET utilisé en tant que déclaration de transit doit être mis à la disposition du bureau de douane de départ afin de permettre aux autorités douanières d'effectuer l'évaluation des risques ou le contrôle des marchandises, le cas échéant, avant le placement des marchandises sous le régime du transit.

Chaque élément de données de la déclaration de transit doit faire l'objet d'une analyse des risques informatisée afin:

- i) de recenser et d'évaluer les risques potentiels; et
- ii) de prendre les contre-mesures qui s'imposent.

Par conséquent, il est très utile que le système informatique douanier puisse:

- i) faciliter la transmission électronique des données du DET depuis le système de l'opérateur; et
- ii) par la suite, effectuer une analyse de risques automatisée de ces données.

Cependant, étant donné que le déploiement du système douanier n'est pas obligatoire, une analyse des risques automatisée n'est pas toujours possible. Par conséquent, il peut être possible de compenser le manque d'automatisation en effectuant au moins:

- i) un audit préalable rigoureux;
- ii) un suivi attentif de l'autorisation; et
- iii) une surveillance régulière des opérations de transit. Ces mesures n'excluent pas la vérification manuelle des marchandises réalisée de manière aléatoire ou en cas de besoin avant leur placement sous le régime du transit.

Ces types de contrôle ne peuvent pas être remplacés par des contrôles a posteriori (après le départ des marchandises), qui ne peuvent être effectués que dans des cas précis ou de manière aléatoire.

Le «destinataire» est défini comme étant la personne qui se voit effectivement confier les marchandises. Aux fins du DET, il s'agit de la personne qui les reçoit au port de destination.

Une déclaration sera acceptée par les autorités douanières si les marchandises auxquelles elle se rapporte ont été présentées en douane. Cela ne signifie pas que les douanes doivent vérifier systématiquement la présence physique des marchandises dans le port, mais les douanes doivent au minimum savoir que les marchandises sont entreposées dans un lieu convenu avec l'opérateur.

Le déclarant ne peut, à sa demande, rectifier un ou plusieurs des éléments de données figurant dans la déclaration que s'il y est autorisé.

Chaque déclaration doit porter son propre numéro unique attribué par la compagnie maritime [NRL ⁽⁷⁶⁾]. Il peut s'agir du numéro de voyage accompagné de la date, ainsi que de tout chiffre supplémentaire permettant de rendre ce numéro unique pour l'opérateur concerné.

Conformément à l'article 299 de l'AE, des scellés doivent être apposés par capacité, lorsque le moyen de transport ou le conteneur a été reconnu apte par le bureau de douane de départ, ou par colis. Le bureau de douane de départ peut toutefois décider de ne pas procéder au scellement des marchandises si leur désignation est suffisamment détaillée pour en permettre une identification aisée.

En ce qui concerne le DET, il n'existe aucune action spécifique confirmant que le DET a été accepté par les autorités douanières ou que les marchandises ont été placées sous le régime du transit. L'heure de départ du navire avec les marchandises peut donc être considérée comme étant:

- i) le moment d'acceptation du DET en tant que déclaration de transit; et
- ii) le moment de placement des marchandises sous le régime du transit. En cas de refus d'une déclaration, le bureau de douane de départ doit en informer immédiatement la compagnie maritime en indiquant les motifs de ce rejet (par exemple, données insuffisantes, erreurs).

⁽⁷⁶⁾ Le NRL dans le DET n'est pas identique au NRL attribué à la déclaration de transit normal (NSTI).

Si un transport de marchandises non Union commence sans qu'une déclaration de transit ait été présentée et acceptée, une dette douanière prend naissance en raison d'une inobservation conformément à l'article 79, paragraphe 1, du CDU.

Il est important que le bureau de douane de départ dispose des données historiques (c'est-à-dire des données des déclarations antérieures acceptées ou refusées) afin de réaliser des contrôles a posteriori ou de clarifier les questions soulevées par le bureau de douane de destination.

VI.3.10.4.3. Procédure au bureau de douane de destination

*Article 6,
paragraphe 1, et
article 46,
paragraphe 1, du
CDU*

*Article 199, point b),
de l'AD*

Article 320 de l'AE

Les données du DET en tant que déclaration de transit doivent être identiques entre le bureau de douane de départ et le bureau de douane de destination. Le bureau de douane de destination ne vérifie pas systématiquement la compatibilité des données, mais part du principe que les données sont identiques, à moins qu'il ne reçoive une notification de la compagnie maritime concernant les anomalies ou qu'il ne constate des irrégularités au cours de la vérification.

Les données du DET doivent être mises à la disposition du bureau de douane de destination. S'agissant des exigences légales, les données ne peuvent être mises à la disposition des autorités douanières que de l'une des deux manières exposées ci-après.

1. Les données peuvent être envoyées à un système informatique douanier. C'est la méthode recommandée. Il n'est pas obligatoire de mettre en place un système informatique douanier, mais il serait utile que les pays envisagent la mise en place d'un tel système à l'avenir s'ils n'en possèdent pas encore un.
2. La douane peut avoir accès depuis ses propres locaux au système de la compagnie aérienne.

À titre de solution provisoire, les agents des douanes peuvent avoir accès aux données de l'ordinateur de l'opérateur depuis les locaux de celui-ci. Cette méthode ne peut toutefois être utilisée que jusqu'à la mise en œuvre de l'une des deux options ci-dessus. Lorsqu'elles utilisent cette option provisoire, les autorités douanières peuvent ne pas disposer d'un accès ininterrompu et constant aux données sans subir des contraintes et une charge de travail supplémentaires.

Néanmoins, il incombe aux autorités douanières de décider de la durée de mise en œuvre de cette solution provisoire, en tenant compte notamment des modalités de coopération avec la compagnie maritime, de la taille du port et du volume de fret.

La mise à disposition des données par courrier électronique au moyen de feuilles de calcul Excel ou de fichiers PDF joints n'est pas conforme aux exigences légales.

Les données de la déclaration de transit doivent être communiquées au bureau de douane de destination au plus tard au moment de l'arrivée des marchandises dans le port. Il serait toutefois préférable que le bureau de douane de destination dispose de ces données dès le placement des marchandises sous le régime du transit au port de départ afin de pouvoir procéder au préalable à une analyse des risques.

La déclaration de transit est identifiée par le NRL.

La législation ne prévoit pas de délai pour mettre fin au régime du transit et l'apurer, et elle ne précise pas les démarches à accomplir à cette fin.

On peut donc supposer que le régime du transit prend fin lorsque la compagnie maritime informe le bureau de douane de destination que toutes les marchandises couvertes par le DET en tant que déclaration de transit sont placées:

- i) en dépôt temporaire; ou
- ii) en tout autre lieu où les marchandises peuvent être entreposées sous surveillance douanière.

Le NRL du DET utilisé en tant que déclaration de transit doit être indiqué dans la déclaration d'entreposage temporaire ou dans toute autre déclaration pertinente.

Le régime du transit est réputé être apuré au moment où il prend fin, sauf si les autorités douanières de destination ont été informées ou ont constaté que le régime n'a pas pris fin correctement (par exemple, notification par la compagnie maritime, vérification des marchandises, ou informations reçues du bureau de douane de départ). Dans de tels cas, une enquête sera ouverte afin de clarifier la situation.

La compagnie maritime est tenue de relever et de notifier aux autorités douanières toute infraction, incohérence ou irrégularité constatée au port de destination, notamment:

- i) à la suite de contrôles qu'elle a effectués; ou
- ii) sur la base de son rapport d'activité (excédent ou déficit) en se référant en particulier au DET se rapportant aux marchandises ayant donné lieu à ces constatations.

Chaque élément de données de la déclaration de transit à destination doit faire l'objet d'une analyse des risques informatisée afin:

- i) de recenser et d'évaluer les risques potentiels; et
- ii) de prendre les contre-mesures qui s'imposent.

Par conséquent, il est très utile que le système informatique douanier puisse:

- i) faciliter la transmission électronique des données du DET depuis le système de l'opérateur; et
- ii) par la suite, effectuer une analyse de risques automatisée de ces données.

Cependant, étant donné que le déploiement du système douanier n'est pas obligatoire, une analyse des risques automatisée n'est pas toujours possible. Par conséquent, il peut être possible de compenser le manque d'automatisation en effectuant au moins:

- i) un audit préalable rigoureux;
- ii) un suivi attentif de l'autorisation; et
- iii) une surveillance régulière des opérations de transit.

Ces mesures n'excluent pas la vérification manuelle des marchandises réalisée de manière aléatoire ou en cas de besoin, après leur arrivée ou au moment de leur placement en dépôt temporaire.

Ces types de contrôle ne peuvent pas être remplacés par des contrôles a posteriori (après la sortie des marchandises du régime du transit), qui ne peuvent être effectués que dans des cas précis ou de manière aléatoire.

En cas de doute raisonnable quant à la nature ou à la quantité des marchandises, il convient de consulter le bureau de douane de départ. La vérification des données du DET doit être effectuée en utilisant le document TC21A (voir annexe VII.8.6) et envoyée par courrier électronique aux autorités indiquées à l'annexe VI.8.9.

Au moment de remplir le document TC21A, il est recommandé d'utiliser, si possible, l'une des langues généralement compréhensibles.

Les autorités douanières du port de destination doivent, dès que possible, notifier toute infraction ou irrégularité tant aux autorités douanières du port de départ qu'à l'autorité de délivrance de l'autorisation. Dans ce cadre, les autorités douanières de l'aéroport de destination doivent se référer notamment au DET se rapportant aux marchandises ayant donné lieu à ces constatations.

Le bureau de douane de départ et le bureau de douane de destination doivent coopérer et échanger, le cas échéant, les informations pertinentes et les documents relatifs aux opérations de transit.

Il est important que le bureau de douane de destination dispose des données historiques (c'est-à-dire des données relatives aux opérations clôturées et apurées antérieures) afin de réaliser des contrôles a posteriori ou de clarifier les questions soulevées par le bureau de douane de départ.

VI.4. Cas particuliers (pour mémoire)

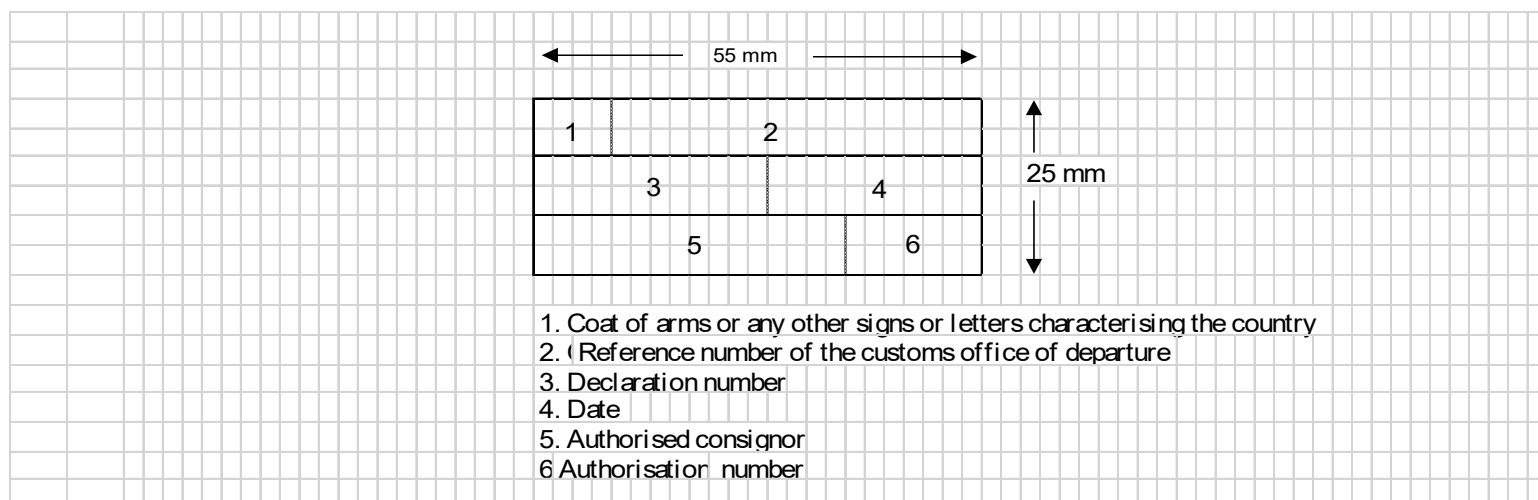
VI.5. Exceptions (pour mémoire)

VI.6. Instructions nationales spécifiques (réservé)

VI.7. Partie réservée à l'usage des administrations douanières

VI.8. Annexes

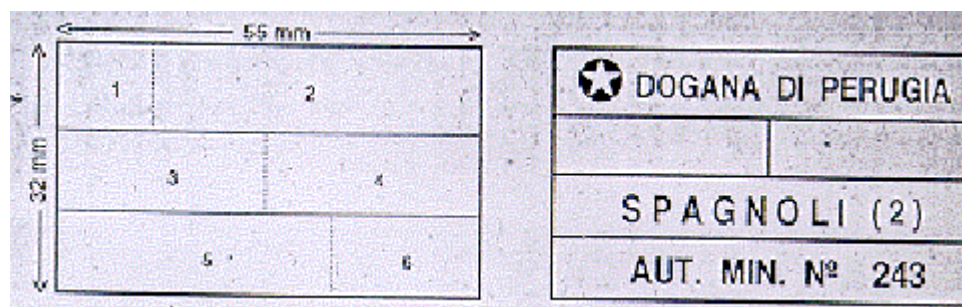
VI.8.1. Modèle d'un cachet spécial utilisé par un expéditeur agréé



VI.8.2. Dérogations — cachet spécial (Italie)

Les expéditeurs agréés doivent faire usage du cachet spécial admis par les autorités douanières, conformément: i) au point 22.1 de l'annexe II de l'appendice I de la convention; et ii) au point 22.1 de l'annexe 72-04 de l'AE. Le modèle de ce cachet figure à l'annexe B9 de l'appendice III de la convention et au chapitre II de l'annexe 72-04 de l'AE.

Les expéditeurs agréés italiens peuvent utiliser les cachets spéciaux dont les modèles sont reproduits ci-après:



[exemple]

VI.8.3. Liste des aéroports et des bureaux de douane de rattachement

L'annexe est supprimée, car elle n'est plus pertinente.

VI.8.4. Modèle d'autorisation pour le recours au régime de transit commun/de l'Union sur la base d'un manifeste électronique pour les marchandises acheminées par voie aérienne

L'annexe est supprimée, car elle n'est plus pertinente.

VI.8.5. Schéma explicatif du groupage aérien

L'annexe est supprimée, car elle n'est plus pertinente.

VI.8.6. Modèle d'autorisation pour le recours aux régimes de transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime

Les dispositions exposées ci-après concernent les agréments délivrés aux compagnies maritimes afin d'utiliser la procédure simplifiée de transit de l'Union par mer.

Recours aux régimes de transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime

Modèle d'autorisation conformément à l'article 26 du TDA

Objet de l'autorisation

1. La compagnie maritime.....

.....

.....

est autorisée par le présent document, sous réserve d'une révocation possible à tout moment, à utiliser le régime de transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime conformément à l'article 26 du TDA, ci-après appelé «procédure simplifiée de transit (sur support papier) par voie maritime».

Portée

2. La procédure simplifiée de transit (sur support papier) par voie maritime est applicable pour le transport de toutes les marchandises effectué par mer par la compagnie maritime entre les ports des États membres de l'Union visés dans l'annexe ci-jointe.

Documentation requise pour les envois

3. Pour un régime de transit de l'Union qui est obligatoire, c'est le manifeste (spécimen joint) qui fait office de déclaration de transit pour le régime de transit de l'Union à condition qu'il comporte les mentions indiquées à l'article 50 du TDA.

Procédure au port de chargement (bureau de douane de départ)

4. Les manifestes doivent être présentés en deux exemplaires et doivent porter le code correspondant (T1, T2F) en caractères gras sur la première page, datés et signés par la compagnie maritime, endossement qui les identifie comme déclarations de transit pour le régime de transit de l'Union. Ces manifestes font alors office de déclarations de transit pour le régime de transit de l'Union.

Lorsque l'opération de transport porte en même temps sur des marchandises qui doivent circuler selon le régime du transit externe de l'Union (T1) et sur des marchandises qui doivent circuler selon le régime du transit interne de l'Union (T2F), ces marchandises doivent figurer sur des manifestes séparés.

Lorsque des envois de groupage sont transportés ils doivent être repérés par le terme «groupage» y compris sur le manifeste de transit de l'Union de statut le plus élevé repris sur le manifeste de groupage (ex.: si le groupage comprend aussi bien des marchandises T1, T2F ou TD que des marchandises de l'Union, il doit être déclaré sur le manifeste T1).

À moins que la compagnie maritime ne soit un expéditeur agréé au sens de l'article 233, paragraphe 4, point a), du CDU, le manifeste doit être présenté aux autorités compétentes à des fins d'authentification avant le départ du navire.

Conformément à l'article 297 de l'AE, le délai de présentation des marchandises au bureau de douane de destination est de [...].

La compagnie maritime assurant le transport des marchandises indiquées sur le manifeste doit être le titulaire du régime pour ce transport.

Procédure au port de déchargement (bureau de douane de destination)

5. Les manifestes et les marchandises auxquels ils se rapportent doivent être présentés aux autorités compétentes du port de destination à des fins de contrôle douanier. Par ailleurs, les autorités compétentes peuvent exiger que soient contrôlés tous les connaissements se rapportant aux marchandises déchargées dans le port par ce navire.

Les autorités douanières de chaque port de destination doivent envoyer, une fois par mois, aux autorités douanières de chaque port de départ une liste authentifiée, établie par la compagnie maritime ou son représentant, des manifestes qui leur ont été présentés, au cours du mois précédent.

La liste doit également comprendre: i) le numéro de référence de chaque manifeste; ii) le sigle l'identifiant comme déclaration de transit; iii) le nom de la compagnie maritime qui a transporté les marchandises; iv) le nom du navire; et v) la date du transport maritime.

La liste doit être établie en double exemplaire selon le modèle ci-après:

LISTE DES OPÉRATIONS DE TRANSIT DU MOIS DE			
Port de départ:		Port de destination:	
.....		
N° du manifeste utilisé en tant que déclaration de transit	Date du manifeste utilisé en tant que document de transit	Nom du navire	Réservé à la douane Finalités

La dernière page doit comporter la mention:

«La (compagnie maritime) certifie que la liste reprend tous les manifestes relatifs aux marchandises transportées par mer depuis (port de départ) à (port de destination).»

Les deux exemplaires de la liste doivent être signés par le représentant de la compagnie et envoyés au bureau de douane de destination au plus tard le 15^e jour du mois suivant celui des opérations de transit.

Irrégularités/différences

6. Les autorités douanières du port de destination sont tenues d'informer celles du port de départ, ainsi que l'autorité de délivrance de l'autorisation, de toutes les irrégularités ou différences constatées, en se référant en particulier aux connaissements des marchandises concernées.

Responsabilités de la compagnie maritime

7. La compagnie maritime doit:
 - tenir à jour des documents appropriés permettant aux autorités douanières de vérifier les opérations aux ports de départ et de destination;
 - mettre tous les documents pertinents à la disposition des autorités douanières; et
 - s'engager à aider à résoudre toutes les différences et irrégularités.

Dispositions finales

8. La présente autorisation n'affecte pas les formalités remplies par la compagnie maritime dans les pays de départ et de destination lors de l'envoi et de l'arrivée (des marchandises).

L'autorisation entre en vigueur le

Pour l'autorité compétente

Date

Signature

ANNEXE

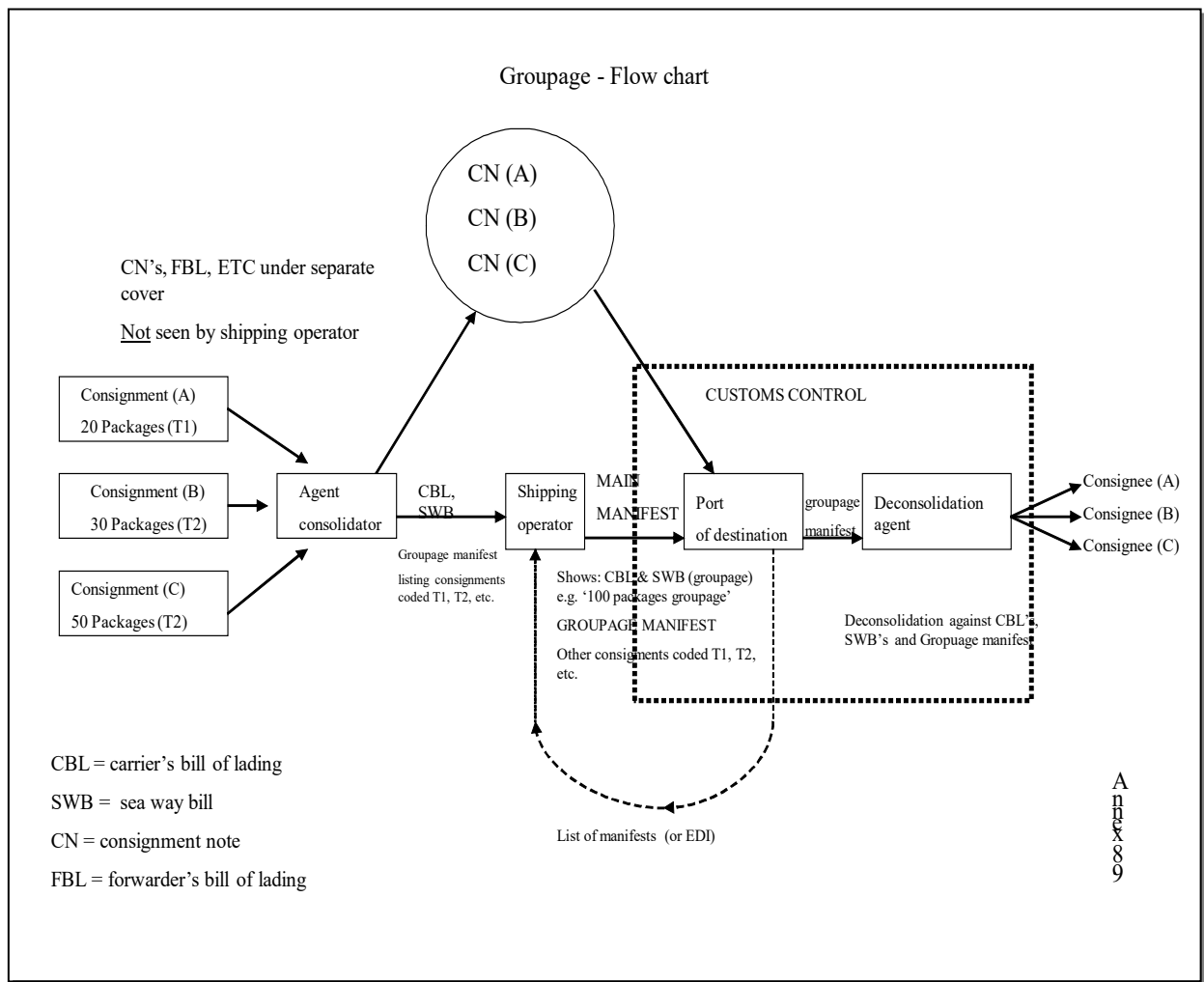
PORTS DE DÉPART

ADRESSE DU BUREAU
DE DOUANE COMPÉTENT

PORTS DE DESTINATION

ADRESSE DU BUREAU
DE DOUANE COMPÉTENT

VI.8.7. Schéma explicatif du groupage maritime



VI.8.8. Formulaire de notification procédures simplifiées

TRANSIT COMMUN — TRANSIT DE L'UNION TAXUD/0925/2000 — FR

<p>- FORMULAIRE DE NOTIFICATION - Article 6 de la convention relative à un régime de transit commun</p>	<p>PROCÉDURES SIMPLIFIÉES</p>
<p>DESTINATAIRE <u>COMMISSION EUROPÉENNE</u> Direction générale Fiscalité et union douanière Unité «Législation douanière» B-1049 BRUXELLES — BELGIQUE</p>	<p><u>Base juridique:</u> Article 6 (bi/multilatéral) de la convention relative à un régime de transit commun <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>
<p>EXPÉDITEUR <u>Pays autorisant la procédure simplifiée:</u></p>	<p><u>Portée de la procédure:</u> Simplification autorisée à titre individuel <input type="checkbox"/> <u>Nom du titulaire/Référence de l'autorisation:</u> <i>Pièce jointe:</i> copie de l'autorisation Simplification autorisée sur une base générale</p>
<p><u>Autres pays concernés:</u> <i>(si arrangement bi/multilatéral)</i></p>	<p><u>Nom du régime/Référence de l'acte juridique:</u> <input type="checkbox"/> <i>Pièce jointe:</i> copie de l'acte (*)</p>
<p><u>Brève description des simplifications:</u></p>	

<p><u>Personne de contact:</u></p> <p><u>Référence de la notification</u> (PP/AAAA/NNN) (pays/année/n° réf.) N°../...../...</p>	<p><u>Date et signature:</u></p> <p><u>Cachet:</u></p>
---	--

(*) S'il n'est pas nécessaire de notifier les autorisations accordées sur une base individuelle.

VI.8.9. Liste des autorités responsables de la procédure de consultation en cas d'utilisation du DET en tant que déclaration de transit pour des marchandises acheminées par voie aérienne

Pour consulter la dernière version de cette liste, veuillez cliquer sur le lien suivant:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_fr

VI.8.10. Modèle de lettre de consultation pour le DET

TC26 TRANSIT COMMUN/DE L'UNION FORMULAIRE DE CONSULTATION	
1. Autorité requérante Nom: Adresse: Téléphone: Courriel: ou Code du bureau de douane (LBD)	2. Autorité requise Nom: Adresse: Téléphone: Courriel: ou Code du bureau de douane (LBD)
3. Demandeur/Titulaire de l'autorisation (*) Nom: Adresse: Téléphone: Courriel: N° d'OEA (le cas échéant):	
4. Numéro de la demande/de l'autorisation (*)	
5. Pour l'autorité requérante Lieu: Date: Signature: Cachet:	6. Pour l'autorité requise Lieu: Date: Signature: Cachet:
I. CONSULTATION PENDANT LE PROCESSUS D'AUTORISATION (**)	
Liste des ports et codes des bureaux de douane (LBD) (À compléter par l'autorité requérante)	
1. En tant que port de départ a)..... LBD □□□□□□ b)..... LBD □□□□□□ c)..... LBD □□□□□□ d)..... LBD □□□□□□	2. En tant que port de destination a)..... LBD □□□□□□ b)..... LBD □□□□□□ c)..... LBD □□□□□□ d)..... LBD □□□□□□
3. En cas de non-respect d'une ou plusieurs conditions, veuillez indiquer les motifs et le(s) port(s) concerné(s) (à remplir par l'autorité requise) <input type="checkbox"/> Le titulaire de l'autorisation n'est pas en mesure de veiller à ce que les données du DET soient mises à la disposition des autorités douanières Port(s):	

- Le titulaire de l'autorisation n'assure pas un nombre significatif de vols entre des ports de l'Union et des pays de transit commun
Port(s):
- Le titulaire de l'autorisation a commis des infractions graves ou répétées à la législation douanière et aux dispositions fiscales, y compris des infractions pénales graves liées à son activité économique
Port(s):
- Le titulaire de l'autorisation ne démontre pas qu'il exerce un niveau élevé de contrôle sur ses opérations et les mouvements de marchandises au moyen d'un système de gestion des écritures commerciales et, le cas échéant, des documents relatifs au transport, permettant d'exercer les contrôles douaniers nécessaires
Port(s):
- Le titulaire de l'autorisation ne démontre pas le respect de normes pratiques en matière de compétences ou de qualifications professionnelles directement liées aux activités exercées
Port(s):

Observations.....
.....

II. CONSULTATION LORS DU SUIVI ET DU RÉEXAMEN DE L'AUTORISATION (***)

1. Veuillez vérifier les points suivants (à compléter par l'autorité requise)

a) L'opérateur veille-t-il à ce que les données du DET restent à disposition des autorités douanières?

- OUI
- NON

Observations.....
.....

b) L'opérateur assure-t-il un nombre significatif de vols/de voyages entre des aéroports/ports de l'Union et des pays de transit commun?

- OUI
- NON

Observations.....
.....

c) L'opérateur a-t-il commis des infractions graves ou répétées à la législation douanière et aux dispositions fiscales, y compris des infractions pénales graves liées à son activité économique?

- OUI
- NON

Observations.....
.....

d) L'opérateur démontre-t-il qu'il exerce un niveau élevé de contrôle sur ses opérations et les mouvements de marchandises au moyen d'un système de gestion des écritures commerciales et, le cas échéant, des documents relatifs au transport, permettant d'exercer les contrôles douaniers nécessaires?

- OUI
- NON

Observations:.....
.....

e) L'opérateur démontre-t-il le respect de normes pratiques en matière de compétences ou de qualifications professionnelles directement liées aux activités exercées?

- OUI
- NON

Observations.....
.....

Autres observations.....
.....

(*) supprimer la mention inutile

(**) une copie de la demande d'utilisation du DET en tant que déclaration de transit déposée par l'opérateur doit être jointe au présent formulaire

(***) une copie de l'autorisation accordée d'utiliser le DET en tant que déclaration de transit doit être jointe au présent formulaire

VI.8.11. Liste des autorités responsables de la procédure de consultation en cas d'utilisation du DET en tant que déclaration de transit pour des marchandises acheminées par voie maritime

Pour consulter la dernière version de cette liste, veuillez cliquer sur le lien suivant:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_fr

VI.8.12. Tableau de correspondance CIM — CIM/SMGS

Les formulaires sont disponibles à l'adresse suivante: <https://cit-rail.org/fr/marchandises/produits/formulaires/>

Case	CIM	CIM/SMGS
Annexes	9	9
Désignation de la marchandise	21	20
Code NHM	24	23
Lettre de voiture CIM	30	37
Autres transporteurs	57	65
Transporteur contractuel	58, point a)	66, point a)
Procédure simplifiée de transit ferroviaire et code principal obligé (*)	58, point b)	66, point b)
Identification de l'envoi	62	69
Indications douanières	99	26

(*) titulaire du régime

VI.8.13. Déclarations des entreprises de chemin de fer

Extrait du document de travail TAXUD/A2/TRA/02/2019

Déclaration

des entreprises de chemin de fer aux fins du transport de marchandises dans le cadre du régime de transit sur support papier pour les marchandises acheminées par voie ferrée fondé sur la lettre de voiture CIM, la lettre de voiture CIM pour le transport combiné et la lettre de voiture CIM/SMGS

L'entreprise de chemin de fer soussignée:

- déclare que, lorsqu'elle agit en tant que «titulaire du régime» au sens de l'article 31 du règlement délégué (UE) 2016/341 de la Commission (dispositions déléguées transitoires du code des douanes de l'Union) et de l'article 93 de l'appendice 1 de la convention relative à un régime de transit commun, elle constitue une garantie couvrant l'ensemble de l'itinéraire sur le territoire douanier de l'Union et les pays de transit commun. En tant que «titulaire du régime», elle est tenue d'utiliser une lettre de voiture CIM, une lettre de voiture CIM pour le transport combiné ou une lettre de voiture CIM/SMGS lorsqu'elle participe au transport en tant que transporteur contractuel ou lorsqu'elle accepte d'agir en tant que titulaire du régime;
- convient que les irrégularités détectées lors de l'application du régime de transit simplifié pour les marchandises acheminées par voie ferrée doivent être corrigées par l'autorité douanière compétente et par l'entreprise de chemin de fer responsable, c'est-à-dire l'autorité douanière de l'État où l'irrégularité est réputée avoir été commise et l'entreprise basée dans cet État. L'entreprise de chemin de fer responsable accepte d'être redevable des créances douanières éventuelles et d'être la première entité tenue d'acquitter lesdites créances. La responsabilité solidaire des entreprises de chemin de fer participant au transport et la responsabilité du titulaire du régime pour toute créance douanière éventuelle ne sont aucunement modifiées par la présente déclaration;
- s'engage à informer les autorités douanières de son pays du transport de marchandises par voie ferrée qu'elle entend réaliser, soit seule, soit dans le cadre d'un regroupement international, à travers une frontière extérieure du territoire relevant de la convention du 20 mai 1987 relative à un régime de transit commun ou à travers une frontière entre les parties contractantes de ladite convention.

Cette information sera communiquée au moins un mois avant le début de tout nouvel itinéraire de transport. Elle inclura: i) la date de début du nouvel itinéraire de transport; ii) les pays concernés par ce service; iii) les coordonnées des gares de départ et de destination ainsi que des gares frontalières traversées; et, si possible, iv) un calendrier. L'information n'est pas nécessaire pour les opérations de transport effectuées sous le couvert d'un régime de transit interne ou externe normal conformément à l'article 226, paragraphe 3, point a), ou à l'article 227, paragraphe 2, point a), du règlement (UE) n° 952/2013 (code des douanes de l'Union) et à l'article 2, paragraphes 2 et 3, de la convention relative à un régime de transit commun, au moyen du système informatique mis en place conformément à l'article 16, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 952/2013 et à l'article 4 de l'appendice I de la convention relative à un régime de transit commun, à savoir le NSTI.

Entreprise:

Lieu et date:

Adresse:

Signature

Pays:

PARTIE VII — APUREMENT DU RÉGIME DE TRANSIT ET PROCÉDURE DE RECHERCHE

La partie VII décrit l'apurement du régime de transit et la procédure de recherche.

Le point 1 présente les principes généraux et la législation concernant l'apurement du régime de transit et la procédure de recherche.

Le point VII.2 traite de l'apurement du régime de transit et de la demande d'état.

Le point VII.3 traite de la procédure de recherche.

Le point VII.4 traite du plan de continuité des opérations.

Le point VII.5 traite des procédures de contrôle a posteriori.

Le point VII.6 est réservé aux instructions nationales spécifiques.

Le point VII.7 est réservé à l'usage de l'administration douanière.

Le point VII.8 contient les annexes.

CE DOCUMENT UTILISE LES TERMES SUIVANTS:

- **«régime de transit»:** régime douanier sous lequel sont placées les marchandises transportées sous contrôle douanier d'un point à un autre, conformément à la législation de l'Union européenne (UE ou Union) et à la convention relative à un régime de transit commun;
- **«opération de transit»:** mouvement de marchandises transportées, dans le cadre du régime de transit, du bureau de douane de départ au bureau de douane de destination;
- **«plan de continuité des opérations»:** situations où le nouveau système de transit informatisé (NSTI), le système informatique des titulaires de régimes ou la connexion électronique entre le système informatique des titulaires de régimes et le NSTI sont temporairement indisponibles au moment d'entamer l'opération de transit;
- **«procédures simplifiées»:** procédures de transit simplifiées propres à certains modes de transport.

VII.1. Introduction, législation et principes généraux

VII.1.1. Introduction

Le présent point décrit le contexte juridique et donne un aperçu général de la législation.

VII.1.2. Législation et principes généraux

VII.1.2.1. Sources juridiques

Les sources juridiques du contrôle de la fin du régime et de la procédure de recherche sont les suivantes:

- les articles 48 et 49 de l'appendice I de la convention;
- l'article 215, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013) (CDU);;
- l'article 310 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE)

VII.1.2.2. Principes généraux

La base juridique de la compétence en matière de procédure de recherche est fondée sur le principe selon lequel il incombe à l'autorité compétente du pays de départ de tenir le rôle principal dans l'ouverture et le suivi de la procédure de recherche.

VII.1.2.2.1. Fin et apurement du régime de transit

Article 48 de l'appendice I de la convention

Les sources juridiques font une distinction entre la fin et l'apurement du régime de transit de l'Union et commun.

La fin du régime de transit signifie que les marchandises et les documents ont été présentés au bureau de douane de destination ou à un destinataire agréé.

Article 215, paragraphe 2, du CDU

L'apurement du régime de transit signifie que le régime de transit a pris fin correctement, ce qui est établi sur la base d'une comparaison des données disponibles au bureau de douane de destination et de celles disponibles au bureau de douane de départ.

Cette distinction et ces définitions juridiques restent valables indépendamment de l'opération de transit (normale ou simplifiée) ou du système utilisé (régime normal de transit ou plan de continuité des opérations).

L'apurement du régime est subordonné à la preuve que l'opération a pris fin de manière adéquate.

En l'absence d'une telle preuve (la forme, la nature et les méthodes d'appréciation peuvent varier selon la procédure), les autorités compétentes sont tenues de prendre les mesures nécessaires afin de confirmer, si possible par d'autres moyens, que le régime a pris fin de manière adéquate ou, à défaut, de déterminer, conformément aux dispositions en matière de dette et de recouvrement:

- si une dette (douanière) est née ou non;
- le ou les personnes responsables de la dette (douanière), le cas échéant;
- le lieu effectif ou présumé de naissance de la dette (douanière) et, corrélativement;

- l'autorité compétente pour le recouvrement de la dette (douanière), s'il y a lieu, et à laquelle il incombe également de prendre des sanctions, le cas échéant.

VII.1.2.2.2. Procédure de recherche pour le contrôle de la fin du régime

*Article 49,
paragraphe 2, de
l'appendice I de la
convention*

Dans le cas du régime normal de transit, il y a lieu d'envoyer une demande d'état avant d'engager une procédure de recherche (voir point VII.2.5).

*Article 310,
paragraphe 2, de
l'AE*

S'il se révèle nécessaire d'entamer une procédure de recherche, l'autorité compétente du pays de départ décidera d'engager la procédure, en envoyant soit:

- une «demande d'informations sur un mouvement non arrivé» (IE140) au titulaire du régime; soit
- une «demande d'enquête» (IE142) au bureau de douane de destination déclaré.

L'autorité compétente du pays de départ peut ouvrir directement la procédure de recherche auprès du bureau de douane de destination déclaré lorsque la case n° 8 d'une déclaration de transit contient des informations suffisantes pour identifier et désigner le destinataire.

Les données disponibles dans la déclaration doivent fournir à l'autorité compétente du bureau de douane de destination déclaré les indications nécessaires pour prendre contact avec la personne responsable à l'arrivée (destinataire).

Les États membres et autres parties contractantes doivent informer leurs titulaires de régimes des avantages qu'il y a à remplir correctement la case n° 8 d'une déclaration de transit en communiquant des informations complètes et exactes sur le destinataire ainsi que son adresse précise. De cette façon, le titulaire du régime peut éviter de recevoir inutilement un message (IE140).

Il ne sera dès lors nécessaire de s'adresser au titulaire du régime que si aucune preuve de la fin du régime n'a été fournie au bureau de douane de départ, après l'envoi des messages de «demande d'état» (IE904) et de «réponse d'état» (IE905) (pour plus de précisions, voir point VII.2.5) et l'envoi d'une «demande d'enquête» (IE142) au bureau de douane de destination déclaré (pour plus de précisions, voir point VII.3.4.4).

Note: selon l'interprétation des «informations suffisantes», la décision concernant les modalités d'ouverture de la procédure de

recherche sera laissée à la discrétion de l'autorité compétente du pays de départ.

OPÉRATEUR

Pour éviter de recevoir inutilement des demandes d'information des autorités douanières compétentes, il y a lieu de remplir correctement la case n° 8 de la déclaration de transit en donnant des informations complètes et exactes sur le destinataire ainsi que son adresse précise.

VII.1.2.2.3. Échange d'informations

Pour échanger des informations complémentaires ou poser des questions sur une opération particulière, il est possible d'envoyer des messages «informations/questions» (IE144) et «demande d'informations/questions» (IE145) durant l'ensemble de la procédure de recherche et recouvrement.

Cet échange d'informations peut être demandé soit par le bureau de douane de départ, soit par le bureau de douane de destination; aucune réponse n'est requise (pas de messages associés) pour poursuivre la procédure.

Le message IE144 est utilisé par le bureau de douane de départ, et le message IE145 par le bureau de douane de destination.

S'il est nécessaire d'inclure des documents papier supplémentaires, ceux-ci peuvent être envoyés par d'autres moyens (télécopie, courrier électronique, poste, etc.) directement à la personne de contact indiquée dans les messages, en mentionnant clairement le numéro de référence maître (MRN) de l'opération de transit concernée. Cette documentation sur support papier doit être envoyée au moyen du formulaire TC20A, «Envoi d'informations/Documents relatifs à des mouvements NSTI» (nouveau système de transit informatisé). Un modèle du formulaire TC20A figure à l'annexe VII.8.4.

VII.2. Apurement du régime de transit et demande d'état

VII.2.1. Introduction

La présente section fournit des informations sur l'apurement du régime de transit et la demande d'état.

Le point VII.2.2 traite des conditions de l'apurement.

Le point VII.2.3 traite des effets de l'apurement.

Le point VII.2.4 traite de la forme de l'apurement.

VII.2.2. Conditions de l'apurement

*Article 48,
paragraphe 2, de
l'appendice I de la
convention*

Le régime de transit est apuré dès lors qu'il a pris fin de manière adéquate comme indiqué dans la partie IV, chapitre 4.

*Article 215,
paragraphe 2, du
CDU*

L'autorité compétente en matière d'apurement du régime est celle du pays de départ.

L'apurement peut prendre diverses formes selon le type de procédure employée ⁽⁷⁷⁾.

D'une manière générale, l'apurement entraîne la comparaison des données relatives au régime de transit, telles qu'elles sont établies au départ, puis enregistrées et certifiées à l'arrivée.

VII.2.3. Effets de l'apurement

Le fait que le régime de transit ait été apuré, implicitement ou formellement, n'a pas d'incidence sur les droits et obligations de l'autorité compétente de poursuivre le titulaire du régime et/ou la caution s'il apparaît à une date ultérieure (sous réserve du respect des délais réglementaires pour le recouvrement de créances ou l'imposition de sanctions) que la procédure n'avait pas été effectivement achevée et que le régime n'aurait donc pas dû être apuré, ou si des irrégularités relatives à des opérations de transit particulières sont constatées à un stade ultérieur.

VII.2.4. Forme de l'apurement

Chaque État membre/partie contractante informe le titulaire du régime concernant l'apurement au moyen d'une «notification de mise en non-valeur» (IE045). Il convient de noter que ce message est envoyé pour information et n'a pas de valeur juridique.

La caution peut considérer l'opération comme apurée en l'absence de notification contraire.

⁽⁷⁷⁾ La comparaison peut se fonder sur des messages électroniques («Avis anticipé d'arrivée» et «Résultats du contrôle» dans le NSTI) ou des documents (manifeste de transport aérien ou maritime et liste mensuelle du bureau de douane de destination, dans le cadre d'un régime de transit par voie aérienne et maritime).

L'autorité compétente doit se mettre en rapport avec le titulaire du régime, la caution et d'autres autorités compétentes si, en l'absence de preuve (ou en cas de doute) concernant la fin du régime de transit, le bureau de douane de départ n'est pas en mesure de procéder à son apurement (voir points VII.1.2.2.1 et VII.3.2).

Afin de garantir une application uniforme, quel que soit le mode de transport utilisé, il convient d'adopter, dans la mesure du possible, une approche similaire à l'égard des procédures simplifiées spécifiques à certains modes de transport.

VII.2.5. Demande d'état et réponse d'état

Avant d'entamer une procédure de recherche, une demande d'état devrait être envoyée. Cela permettrait d'éviter les demandes d'enquête inutiles pour des opérations de transit qui ont été clôturées au bureau de douane de destination, mais dont les messages de fin de procédure se sont perdus dans le NSTI en raison de problèmes techniques.

La «demande d'état» (IE904) doit être envoyée:

- au bureau de douane de destination, après l'expiration du délai de présentation des marchandises au bureau de douane de destination, si le message «avis d'arrivée» (IE006) n'a pas été reçu;
- au bureau de douane de destination, six jours après la réception du message «avis d'arrivée» (IE006), si le message «résultats du contrôle» (IE018) n'a pas été reçu.

Le système du pays de destination vérifie automatiquement si l'état à l'arrivée correspond à celui du pays de départ et renvoie une «réponse d'état» (IE905).

Il incombe aux bureaux d'assistance nationaux ou aux autres services concernés des pays de destination et de départ de communiquer immédiatement les informations manquantes par tous les moyens possibles (par ex. en renvoyant les messages IE006 et IE018 manquants) afin de permettre un suivi correct de l'opération de transit au bureau de douane de départ.

Tout problème technique devrait faire l'objet d'une enquête et être résolu dans les meilleurs délais.

Dans les cas rares et exceptionnels où ces problèmes techniques empêchent l'envoi ou la réexpédition des messages manquants (IE006

et IE018), les autorités compétentes du pays de destination peuvent transmettre d'autres preuves à la satisfaction des autorités compétentes du pays de départ [par exemple, le document d'accompagnement de transit (TAD) visé par le bureau de douane de destination, accompagné du formulaire TC20A] afin que celles-ci puissent procéder à l'apurement du régime.

En l'absence de preuve de la fin du régime, le bureau de douane de départ a comme obligation de ne pas procéder à l'apurement du régime (pour plus de précisions, voir point VII.3.3).

Note: les informations provenant du bureau d'assistance du pays de destination transmises par courrier électronique ne seront pas acceptées à elles seules comme preuves de la fin de l'opération.

VII.3. Procédure de recherche

VII.3.1. Introduction

La présente section fournit des informations sur la procédure de recherche.

Le point VII.3.2 traite de la procédure de recherche ouverte auprès du titulaire du régime.

Le point VII.3.3 traite de la preuve alternative.

Le point VII.3.4 traite de la procédure de recherche ouverte auprès du bureau de douane de destination.

Articles 49 et 51 de l'appendice I de la convention

La procédure de recherche vise principalement à obtenir la preuve de la fin du régime aux fins de l'apurement du régime de transit.

Articles 310 et 312 de l'AE

En l'absence d'une telle preuve, ou lorsqu'il apparaît ultérieurement que la preuve présentée a été falsifiée ou n'est pas valable, les autorités compétentes du pays de départ sont tenues:

- d'établir les conditions dans lesquelles la dette (douanière) est née;
- d'identifier le(s) débiteur(s); et
- de déterminer quelles sont les autorités compétentes pour le recouvrement de la dette (douanière).

La procédure de recherche implique une coopération administrative entre les autorités compétentes et tient compte des informations fournies par le titulaire du régime.

Pour fonctionner correctement, elle exige:

- une «demande d'enquête» (IE142) dûment remplie selon les règles et conditions techniques;
- un traitement correct du message «avis anticipé de passage» (IE050) par le(s) bureau(x) de douane de passage;
- un traitement correct du message «avis de passage de frontière» (IE118) par le(s) bureau(x) de douane de passage;
- un traitement correct du message «avis d'arrivée» (IE006) envoyé par le bureau de douane de destination;
- une réponse rapide (sans retard ni délai) et claire des autorités destinataires;
- des listes à jour des autorités et bureaux compétents pour la procédure de recherche.

Afin d'éviter d'entamer une procédure de recherche, si le bureau de douane de départ n'a pas reçu le message IE018 dans les six jours après avoir reçu le message IE006, ce bureau de douane doit immédiatement demander le message IE018 au bureau de douane de destination.

Dans ce cas, le bureau de douane de destination doit envoyer immédiatement le message IE018 manquant.

Si le bureau de douane de départ ne reçoit toujours pas les messages IE006 et IE018 ou d'autres informations permettant l'apurement du régime de transit ou le recouvrement de la dette (douanière), ou s'il se rend compte que ces messages ont été envoyés par erreur, ce bureau de douane doit demander les informations pertinentes au titulaire du régime ou au bureau de douane de destination.

En l'absence des messages IE006 ou IE018, l'autorité douanière compétente pour la recherche au lieu de départ doit commencer la procédure de recherche dans un délai de sept jours après l'expiration des délais fixés pour l'envoi de ces messages (le délai est au plus tard de six jours après la présentation des marchandises au lieu de destination). Cela signifie que la procédure de recherche devrait commencer le 13^e jour qui suit la présentation déclarée des marchandises au lieu de destination.

Cependant, si l'autorité douanière compétente pour la recherche au lieu de départ reçoit, avant ce délai, des informations selon lesquelles l'opération de transit n'a pas pris fin de manière adéquate, ou lorsqu'elle le soupçonne, elle doit commencer la procédure de recherche à un stade précoce.

VII.3.2. Ouverture de la procédure de recherche auprès du titulaire du régime

Le présent point fournit des informations sur les circonstances dans lesquelles l'autorité compétente peut s'adresser au titulaire du régime, en l'absence de preuve de la fin de l'opération de transit.

VII.3.2.1. Objectifs de la demande d'informations

Article 49, paragraphes 2, 4, 5 et 6, de l'appendice I de la convention

La demande d'information vise à permettre au titulaire du régime de fournir la preuve que l'opération est terminée.

Article 310, paragraphes 2, 3, 4, 5 et 6, de l'AE

VII.3.2.2. Procédure générale de demande d'informations au titulaire du régime

Le titulaire du régime doit être informé quand:

- Article 49, paragraphes 2, 3, 4, 5 et 6, de l'appendice I de la convention*
- le délai de présentation des marchandises au bureau de douane de destination a expiré (le message IE006 n'a pas été reçu du pays de destination);
et
 - les messages IE904 et IE905 ont été échangés et l'état du mouvement était identique/équivalent dans les deux bureaux de douane;
et
 - les informations fournies dans la case n° 8 d'une déclaration de transit sont jugées insuffisantes pour entamer la procédure de recherche auprès du bureau de destination;
ou
 - au plus tard 28 jours après l'envoi du message «demande d'enquête» (IE142), s'il n'y a pas de réponse du bureau de douane de destination concerné, ou s'il renvoie un message «réponse à enquête» (IE143) à l'issue négative, au moyen du code 1 ou 2 (voir point VII.3.4.4). Voir aussi point VII.3.4.5.

Article 49, paragraphe 5, de l'appendice I de la convention

Les autorités compétentes du lieu de départ envoient le message «demande d'informations sur un mouvement non arrivé» (IE140) au titulaire du régime qui répond en envoyant le message «informations sur un mouvement non arrivé» (IE141) dans un délai de 28 jours.

Article 310, paragraphe 5, de l'AE

Article 49, paragraphe 6, de

Si les informations fournies par le titulaire du régime ne sont pas jugées suffisantes pour apurer le régime, mais permettent néanmoins de poursuivre la procédure de recherche, l'autorité compétente du

l'appendice I de la convention

Article 310, paragraphe 6, de l'AE

Article 114 de l'appendice I de la convention

Article 77, point b), de l'AD

pays de départ doit envoyer le message IE142 au bureau de douane de destination ou continuer la procédure de recherche auprès du bureau de douane de destination auquel le message IE142 a déjà été envoyé, au moyen du message «informations d'enquête et de recouvrement» (IE144), afin de signaler au bureau de douane de destination que d'autres informations sont disponibles.

Note: si le titulaire du régime:

- ne transmet aucune information dans le délai de 28 jours; ou
- si les informations fournies justifient un recouvrement; ou
- si les informations fournies sont jugées insuffisantes pour entamer la procédure de recherche auprès du bureau de douane de destination;

il sera procédé au recouvrement un mois après l'expiration du délai de 28 jours (voir point VII.3.4.5 si la procédure de recherche a été ouverte auprès du bureau de destination).

OPÉRATEUR

Selon la méthode employée au départ par les autorités douanières compétentes, le titulaire du régime est tenu de fournir des informations dans les 28 jours au moyen du message IE141.

Note: les informations communiquées peuvent être jugées insuffisantes pour apurer le régime, mais néanmoins suffisantes pour poursuivre la procédure de recherche.

VII.3.2.3. Procédure de demande d'informations dans le cas des procédures simplifiées spécifiques à certains modes de transport

Le titulaire du régime sera informé:

Article 108 de l'appendice I de la convention

Articles 46, 48, 49 et 51 du TDA

- si, lors du recours au régime de transit commun/de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie aérienne et au régime de transit de l'Union sur support papier pour les marchandises acheminées par voie maritime:
 - la liste mensuelle des manifestes n'a pas été transmise à l'autorité compétente de l'aéroport ou du port de départ au terme d'un délai de deux mois à compter de la fin du mois au cours duquel les manifestes ont été présentés au bureau de douane de départ, ou

- cette liste ne reprend pas l'ensemble de ces manifestes (le régime ne pouvant dès lors pas être considéré comme ayant pris fin pour les manifestes manquants);
- si, lors de l'utilisation d'un document électronique de transport (DET) en tant que déclaration de transit pour le régime de transit commun/de l'Union pour les marchandises acheminées par voie aérienne et d'un DET en tant que déclaration de transit pour le régime de transit de l'Union pour les marchandises acheminées par voie maritime:
 - un contrôle des manifestes et/ou des écritures tenues par la compagnie aérienne ou maritime, ou
 - une notification d'infraction ou d'irrégularité provenant des autorités de l'aéroport ou du port de destination fait apparaître que le DET n'est pas disponible ou n'a pas été présenté à destination.

Le modèle de lettre présenté à l'annexe VII.8.2 peut être utilisé à cette fin.

Même si son utilisation n'est pas obligatoire, il contient toutefois les informations minimales requises.

Si le titulaire du régime communique avec les autorités compétentes par voie électronique, cette lettre et la réponse peuvent être remplacées par des messages électroniques équivalents.

Toutefois, une demande d'informations n'est pas nécessaire si l'absence de fin du régime a été constatée et notifiée par le titulaire du régime lui-même (compagnie aérienne ou maritime, société de chemin de fer, entreprise de transport) conformément aux obligations afférentes à l'octroi de la procédure simplifiée spécifique au mode de transport concerné.

Lorsque le titulaire du régime communique avec les autorités compétentes par voie électronique, cette notification peut être remplacée par un message électronique équivalent.

VII.3.3. Preuve alternative de la fin du régime de transit

Article 51 de l'appendice I de la convention En l'absence de preuve de la fin du régime, le titulaire du régime sera invité à présenter une preuve (par exemple, un document admis à titre de preuve alternative) dans un délai de 28 jours.

Article 312 de l'AE

La réglementation mentionne quatre catégories de documents pouvant être acceptés par les autorités compétentes du pays de départ en tant qu'autres preuves que le régime de transit a pris fin de manière adéquate ou a simplement pris fin. Aucun autre document ne peut être accepté à titre de preuve alternative:

- a) un document certifié par les autorités douanières de l'État membre ou d'un pays de destination relevant du régime de transit commun qui identifie les marchandises en cause et établit qu'elles ont été présentées au bureau de douane de destination ou à un destinataire agréé;
- b) un document ou une écriture douanière, certifié(e) par l'autorité douanière du pays, qui établit que les marchandises ont physiquement quitté le territoire douanier de la partie contractante;
- c) un document douanier délivré dans un pays tiers où les marchandises sont placées sous un régime douanier;
- d) un document établi dans un pays tiers, visé ou autrement certifié par l'autorité douanière de ce pays, établissant que les marchandises sont considérées comme étant en libre circulation dans ledit pays.

Une telle preuve alternative ne peut être acceptée que si elle est certifiée par une autorité douanière et si elle est apportée à la satisfaction des autorités compétentes du pays de départ, c'est-à-dire si elle leur permet effectivement de s'assurer qu'il s'agit bien des marchandises en cause et s'il n'existe aucun doute quant à l'authenticité du document et à sa certification.

En tout état de cause, la charge de la preuve incombe au titulaire du régime.

VII.3.3.1. Preuve alternative que les marchandises ont été présentées au bureau de douane de destination ou à un destinataire agréé

Article 51 de l'appendice I de la convention

Article 312 de l'AE

Cette preuve alternative peut être constituée par un document certifié par les autorités douanières de l'État membre ou d'un pays de destination relevant du régime de transit commun, qui mentionne le MRN comportant l'identification des marchandises en cause et établissant qu'elles ont été présentées au bureau de douane de destination ou à un destinataire agréé.

La preuve alternative peut inclure l'un des documents suivants, certifiés par les autorités douanières:

- une copie du TAD (mentionnant le MRN); ou
- une copie de la déclaration en douane plaçant les marchandises sous un autre régime douanier à la suite de leur présentation au bureau de douane de destination ou à un destinataire agréé; ou
- une attestation du bureau de douane de destination, fondée sur les documents détenus (exemplaire du TAD, par exemple) et/ou les données disponibles dans ce bureau ou obtenues auprès du destinataire agréé; ou
- une copie d'un document commercial ou de transport, ou un extrait des écritures, éventuellement informatiques, des opérateurs économiques concernés par l'opération de transit, permettant d'établir que les marchandises en cause ont bien été présentées à ce bureau ou à un destinataire agréé (par exemple, des rapports de déchargement ou d'inspection, des certificats de débarquement, des connaissements maritimes, des lettres de transport aérien, des preuves de paiement, des factures, ou des ordres de transport).

L'autorité compétente du pays de départ ne peut envisager d'accepter une preuve alternative de la fin du régime qu'en l'absence de preuve officielle dans les délais prévus.

Si la preuve officielle est reçue après le délai, par exemple en raison d'un plan de continuité des opérations, elle prévaut sur la preuve alternative.

*Article 45,
paragraphe 4, de
l'appendice I de la
convention*

Le bureau de douane de destination visera le TAD utilisé comme preuve alternative lorsque les marchandises seront présentées.

*Article 308,
paragraphe 2, de
l'AE*

OPÉRATEUR

À titre de preuve alternative de la présentation des marchandises au bureau de douane de destination, le titulaire du régime peut soumettre les documents suivants:

- une copie du TAD (mentionnant le MRN); ou
- une copie de la déclaration plaçant les marchandises sous un autre régime douanier;
ou

- un document délivré par le bureau de douane de destination, sur la base du document de transit et/ou des données disponibles dans ce bureau ou obtenues auprès du destinataire agréé; ou
- une copie d'un document commercial ou de transport, ou un extrait des écritures, permettant d'établir que les marchandises en cause ont bien été présentées à ce bureau ou à un destinataire agréé.

Note: une preuve alternative doit être certifiée par les autorités douanières, identifier les marchandises en cause, établir que les marchandises ont été présentées et inclure le numéro de référence de la déclaration de transit.

Si la preuve alternative est apportée «à la satisfaction» des autorités compétentes du pays de départ, c'est-à-dire si elle leur permet effectivement de s'assurer qu'il s'agit bien des marchandises en cause et s'il n'existe aucun doute quant à l'authenticité du document et à sa certification par les autorités compétentes, il sera procédé à l'apurement du régime de transit.

En tout état de cause, la preuve alternative doit être soumise à un contrôle a posteriori au moyen du formulaire TC21 «Demande de contrôle a posteriori»⁽⁷⁸⁾ si l'autorité compétente a le moindre doute quant à son authenticité ou à l'identité des marchandises en cause (voir partie VII.5). Dans ce cas, la preuve alternative ne peut être acceptée tant que l'autorité saisie de la demande de contrôle a posteriori n'a pas confirmé que les données concernées sont authentiques et exactes.

VII.3.3.2. Preuve alternative que les marchandises en cause ont été placées sous un régime douanier dans un pays tiers

*Article 51,
paragraphe 1, de
l'appendice I de la
convention*

Une preuve alternative peut être fournie par l'un des types de documents suivants, chacun de ces documents permettant aux autorités compétentes du pays de départ de s'assurer que la preuve se rapporte aux marchandises en cause et que celles-ci ont donc effectivement quitté le territoire des parties contractantes/de l'Union:

*Article 312,
paragraphe 1, de
l'AE*

- i) un document douanier original délivré dans un pays tiers où les marchandises sont placées sous un régime douanier.

Lorsque le document douanier original est fourni sous la forme d'un document douanier électronique, les autorités douanières

⁽⁷⁸⁾ Modèle présenté à l'annexe VII.8.5.

du pays de départ peuvent l'accepter comme preuve alternative pour autant que ces autorités, en cas de doute:

- a) aient la possibilité d'accéder directement au document douanier électronique dans le système douanier respectif du pays tiers concerné (voir exemples), ou
 - b) aient la possibilité de contacter, par une correspondance officielle, les autorités douanières respectives du pays tiers concerné, qui confirment l'authenticité du document douanier électronique ou donnent accès au document douanier électronique;
- ii) tout autre document établissant que les marchandises sont en libre pratique dans un pays tiers concerné, estampillé, signé ou autrement certifié (c'est-à-dire par voie électronique ou par tout autre moyen de certification utilisé par les pays tiers) par les autorités douanières de ce pays de manière à ce qu'il puisse être accepté par les autorités douanières du pays de départ.

OPÉRATEUR

Il incombe au titulaire du régime de fournir les documents susmentionnés s'il est nécessaire d'apporter une preuve alternative que les marchandises ont été placées sous un régime douanier dans un pays tiers.

Note: en lieu et place de ces preuves alternatives, le titulaire du régime peut présenter des copies «certifiées conformes» par l'organisme qui a certifié les documents originaux, par les autorités des pays tiers concernés ou par les autorités d'un État membre ou d'un pays partie au régime de transit commun.

Si l'autre preuve est apportée «à la satisfaction» des autorités compétentes du pays de départ, c'est-à-dire si elle leur permet effectivement de s'assurer qu'il s'agit bien des marchandises en cause et s'il n'existe aucun doute quant à l'authenticité du document et à sa certification par les autorités compétentes, il sera procédé à l'apurement de l'opération de transit.

Exemple 1 — Preuve alternative acceptable

Un document du Pérou sur lequel la version imprimée de la déclaration d'importation électronique n'est pas authentifiée par une autorité. Le contenu de la déclaration d'importation peut toutefois être vérifié en ligne dans le système douanier péruvien, disponible à l'adresse suivante:

- <http://www.sunat.gob.pe/aduanas/informli/ildua.htm>

Exemple 2 — Preuve alternative non acceptable

Une version imprimée de la déclaration d'importation électronique d'un pays tiers qui n'est pas authentifiée par une autorité. Il n'est pas possible de vérifier directement la déclaration dans le système douanier de ce pays tiers et il n'y a pas de réponse suffisante aux demandes d'authentification envoyées à l'aide des coordonnées (telles que l'adresse électronique ou les numéros de téléphone) déjà connues par l'administration douanière ou figurant sur la version imprimée de la déclaration d'importation électronique du pays tiers.

VII.3.4. Enquête auprès du bureau de douane de destination

Ce point décrit une demande d'enquête adressée au bureau de douane de destination et se divise comme suit:

Le point VII.3.4.1 traite de l'autorité compétente et du délai pour l'envoi de la demande d'enquête.

Le point VII.3.4.2 traite de l'envoi de la demande d'enquête.

Le point VII.3.4.3 traite de l'annulation de la demande d'enquête.

Le point VII.3.4.4 traite de la réponse du pays de destination à la demande d'enquête.

Le point VII.3.4.5 traite de la demande adressée au titulaire du régime après l'ouverture de la procédure de recherche auprès du bureau de douane de destination.

Le point VII.3.4.6 traite des suites à donner aux résultats de la procédure de recherche.

VII.3.4.1. Autorité compétente et délai pour l'envoi de la demande d'enquête

Le message «demande d'enquête» (IE142) doit être envoyé par les autorités compétentes du pays de départ:

*Article 49,
paragraphes 2, 3 et*

- si le message IE006 n'a pas été reçu dans le délai fixé pour la présentation des marchandises à destination et que le contenu de la case n° 8 d'une déclaration de transit est jugé suffisant; ou

6, de l'appendice I de la convention

Article 310, paragraphes 2, 5 et 6, de l'AE

- si le message IE018 n'a pas été reçu dans les six jours après réception du message IE006; ou
- dès que les autorités compétentes sont averties ou soupçonnent que le régime de transit n'a pas pris fin; ou
- dès que l'autorité compétente découvre a posteriori qu'une preuve présentée a été falsifiée et que le régime n'a donc pas pris fin. Dans ce cas, la procédure de recherche n'est cependant engagée que si elle apparaît utile pour confirmer ou infirmer les preuves présentées précédemment et/ou pour déterminer la dette, le débiteur et l'autorité compétente pour le recouvrement de la dette (douanière); ou
- lorsque les informations transmises par le titulaire du régime sont jugées insuffisantes pour l'apurement du régime, mais suffisantes pour poursuivre la procédure de recherche.

VII.3.4.2. Envoi du message de «demande d'enquête» (IE142)

Article 49, paragraphe 2, de l'appendice I de la convention

L'autorité compétente du pays de départ est tenue d'envoyer le message «demande d'enquête» (IE142) à l'autorité compétente du pays de destination. Ce message doit être envoyé:

Article 310, paragraphe 2, de l'AE

- au bureau de douane de destination déclaré, lorsque le contenu de la case n° 8 d'une déclaration de transit est jugé suffisant; ou
- au bureau de douane de destination réel, qui a envoyé le message IE006; ou
- au bureau de douane de destination concerné si les informations transmises par le titulaire du régime sont jugées suffisantes pour poursuivre la procédure de recherche (voir points VII.3.2.2 et VII.3.4.4.4).

Afin de faciliter le travail des agents de douane, il convient d'indiquer la personne de contact dans le pays de départ.

Le bureau de douane de destination répond par le message «réponse à enquête» (IE143).

VII.3.4.2.1. Emploi des messages d'échange d'informations

Parallèlement à la procédure de recherche, l'échange d'informations au moyen des messages IE144 et IE145 peut intervenir dès l'ouverture de la procédure de recherche (date d'envoi des messages IE140 ou IE142) jusqu'au recouvrement de la dette (douanière) (date d'envoi du message IE152). Ces messages d'échange d'informations ne peuvent servir à clôturer une procédure

de recherche ouverte auprès du bureau de douane de destination (message IE142) ou du titulaire du régime (message IE140).

Si toutefois les informations communiquées par l'autorité compétente du pays de départ dans le message IE142 sont insuffisantes pour permettre à l'autorité compétente du pays de destination d'effectuer les recherches nécessaires, cette dernière peut demander à la première un complément d'information sous la forme du message «demande d'informations d'enquête et de recouvrement» (IE145) mentionnant les codes d'information requis.

L'autorité compétente du pays de départ doit s'efforcer de fournir les informations complémentaires requises en réponse à la demande de l'autorité compétente du pays de destination au moyen du message «informations d'enquête et de recouvrement» (IE144), avec les codes d'information appropriés.

Les documents papier demandés doivent être envoyés directement à la personne de contact mentionnée dans le message. Ils peuvent être éventuellement envoyés par d'autres moyens (poste, courrier électronique, télécopie, etc.), mais ils doivent être clairement identifiés par le MRN.

VII.3.4.3. Annulation du message «demande d'enquête» (IE142)

Si, pour quelque raison que ce soit, l'autorité compétente du pays de départ décide d'annuler le message IE142, le message «notification d'annulation d'une enquête» (IE059) doit être envoyé au bureau de douane de destination concerné afin qu'il cesse ses investigations.

VII.3.4.4. Réponse du pays de destination

VII.3.4.4.1. Recherche documentaire

L'autorité compétente du pays de destination procédera d'abord à une recherche dans sa propre documentation ou, le cas échéant, dans celle du destinataire agréé. Cette recherche peut parfois permettre de constater que le régime a effectivement pris fin en montrant qu'il manquait seulement les messages IE006 et IE018 (à savoir les messages appropriés).

Si la recherche dans sa propre documentation ou dans celle du destinataire agréé ne donne pas de résultats, l'autorité compétente du pays de destination devra se mettre en rapport:

- avec le destinataire, qui a peut-être reçu directement les marchandises et les documents sans qu'ils aient été présentés au bureau de douane de destination déclaré ou à un autre bureau de douane de destination; ou
- avec une autre personne responsable susceptible d'apporter des informations complémentaires.

VII.3.4.4.2. Résultat de la recherche documentaire

À l'issue des démarches décrites au point VII.3.4.4.1 ci-dessus, les cas de figure suivants sont possibles:

*Article 47 de
l'appendice I de la
convention*

*Articles 307 et 309
de l'AE*

- les marchandises en cause ont effectivement été présentées en temps voulu au bureau de douane de destination ou au destinataire agréé, mais:
 - la preuve de la fin du régime (les messages IE006 et/ou IE018) n'a pas été renvoyée dans les délais impartis. Dans ce cas, l'autorité compétente du pays de destination doit envoyer immédiatement les messages manquants à l'autorité compétente du pays de départ d'où émane la demande, ou
 - la preuve de la fin du régime [le message «notification de l'arrivée» (IE007) et/ou le message «observations au déchargement» (IE044)] n'a pas été renvoyée au bureau de douane de destination par un destinataire agréé, malgré l'obligation qui lui incombe. Dans ce cas, l'autorité compétente du pays de destination doit envoyer immédiatement les messages IE006 et/ou IE018 manquants à l'autorité compétente du pays de départ d'où émane la demande, après avoir au préalable demandé au destinataire agréé de fournir les informations requises manquantes. L'autorité compétente du pays de destination doit prendre les mesures qui s'imposent pour obtenir l'autorisation du destinataire agréé.

Note: l'envoi des messages IE006 et/ou IE018 n'est admis que lorsque l'opération de transit a pris fin de manière adéquate dans les délais prescrits et que les marchandises n'ont pas été soustraites à la surveillance douanière. Il doit s'agir d'une opération qui s'est terminée de façon régulière et dans les délais (par exemple, dans les cas où il ne manque que l'enregistrement du régime de transit au

bureau de douane de destination) ou dont la présentation tardive est acceptée, conformément aux dispositions juridiques;

- les marchandises couvertes par le transit n'ont pas été présentées au bureau de douane de destination, mais elles ont été présentées au bureau de douane de passage.

Lorsqu'elle procède à la recherche dans sa documentation, l'autorité compétente du pays de destination ne trouve pas la preuve que les marchandises couvertes par le transit ont été présentées au bureau de douane de destination, mais constate effectivement que le message IE118 a été envoyé par son propre pays.

En pareil cas, l'autorité compétente du pays de destination doit envoyer:

- le message IE143 «réponse à enquête» avec le code de réponse «4» — «demande de recouvrement sur le site de destination», afin de prendre en charge la procédure de recouvrement;

- les marchandises ont été livrées à un destinataire qui n'est pas un destinataire agréé.

Si l'autorité compétente du pays de destination établit que les marchandises ont été livrées directement à un destinataire non agréé qui, malgré l'obligation qui lui incombe, n'a pas pris contact avec son bureau de douane de destination, elle doit alors envoyer le message «réponse à enquête» (IE143) avec le code de réponse «4» — «demande de recouvrement sur le site de destination», afin que la responsabilité du recouvrement lui soit transférée;

- le bureau de douane de destination n'a pas clôturé l'opération de transit dans le NSTI, mais les marchandises ont été exportées vers un pays tiers.

Si l'autorité compétente du pays de destination établit que les marchandises ont été exportées vers un pays tiers:

- cette autorité doit alors envoyer à l'autorité compétente du pays de départ les messages IE006 et IE018 après avoir confirmé la présentation effective, ou
- cette autorité envoie tous autres documents ou données, en mettant en couverture le formulaire TC20A prouvant que les marchandises ont été exportées vers un pays tiers dans le cas où il n'existe ni preuve alternative ni message confirmant l'arrivée ou la présentation des marchandises à destination,

afin de permettre aux autorités compétentes du pays de départ d'établir que les documents se rapportent bien aux marchandises en cause et que celles-ci ont donc effectivement quitté le territoire des parties contractantes/de l'Union.

VII.3.4.4.3. Délai de réponse si la procédure de recherche a été engagée auprès du bureau de douane de destination

*Article 49,
paragraphe 4, de
l'appendice I de la
convention*

L'autorité compétente du pays de destination est tenue de répondre sans délai et, en tout état de cause, dans les 28 jours à compter de la réception de la demande d'enquête, soit pour demander un complément d'informations (via le message IE145 «demande d'informations d'enquête et de recouvrement»), soit pour envoyer la réponse via le message IE143 «réponse à enquête» (voir point VII.3.4.4.4 pour les codes de réponse).

*Article 310,
paragraphe 4 et 6,
de l'AE*

Si la procédure de recherche a été engagée auprès du titulaire du régime, qui a fourni des informations suffisantes pour que la procédure de recherche puisse être poursuivie, l'autorité compétente du pays de destination doit, sans délai et en tout état de cause dans les 40 jours à compter de la réception de la demande d'enquête, soit demander un complément d'information (message IE145), soit envoyer une réponse (message IE143). Voir point VII.3.4.4.4 pour les codes de réponse.

VII.3.4.4.4. Codes de réponse à la demande d'enquête

L'autorité compétente du pays de destination doit utiliser l'un des codes énoncés ci-après dans le message «réponse à enquête» (message IE143).

Code «1» — mouvement inconnu à destination

- Les marchandises n'ont pas été présentées au bureau de douane de destination déclaré. L'autorité compétente du pays de départ doit alors tenter, dans la mesure du possible, d'identifier le bureau de douane de destination réel ou de faire suivre la demande au titulaire du régime.

Code «2» — doublon supposé

- Les marchandises ont été présentées au bureau de destination déclaré, dont les autorités supposent que deux messages IE015

«données relatives à la déclaration» ont été émis pour le même chargement.

Code «3» — exemplaire de renvoi retourné le (date)

- Les marchandises ont été présentées au bureau de douane de destination déclaré, qui n'est pas parvenu à clôturer l'opération via les messages IE006 et IE018. Le bureau de douane a donc renvoyé une autre preuve (par exemple, une copie du TAD) qui n'a pas encore été reçue par le bureau de douane du pays de départ.

Code «4» — demande de recouvrement à destination

- Bien que les marchandises n'aient pas été présentées au bureau de douane de destination, elles ont ensuite été découvertes sur son territoire (par exemple, en dehors du régime douanier officiel). Le bureau de destination compétent souhaite donc le transfert de la responsabilité du recouvrement et envoie le message «demande de recouvrement» (IE150) au bureau de départ compétent afin qu'il puisse procéder au recouvrement des marchandises après qu'elles ont été livrées au destinataire ou qu'elles ont franchi la frontière (message IE118).

VII.3.4.5. Demande d'informations au titulaire du régime après l'ouverture de la procédure de recherche auprès du bureau de douane de destination

*Article 49,
paragraphe 5, de
l'appendice I de la
convention*

Si la procédure de recherche a été engagée par l'envoi d'un message IE142 au bureau de douane de destination et que l'autorité compétente du pays de départ ne reçoit pas de réponse ou reçoit le message IE143 «réponse à enquête» à l'issue négative, elle doit alors demander au titulaire du régime de fournir les informations nécessaires à l'apurement du régime (pour plus de précisions, voir point VII.3.2).

*Article 310,
paragraphe 5, de
l'AE*

Si, à ce stade de la procédure de recherche, le titulaire du régime:

- ne fournit aucune information dans les 28 jours; ou
- fournit des informations qui sont jugées insuffisantes pour poursuivre la procédure de recherche;

*Article 114,
paragraphe 2, de*

l'autorité compétente du pays de départ doit déterminer les mesures supplémentaires qu'il y a lieu de prendre pour apurer le régime au plus tard dans les sept mois à compter de l'expiration du délai de

l'appendice I de la convention

présentation des marchandises à destination (voir note du point VII.3.2.2 sur les exceptions à ce délai).

Article 87 du CDU

Article 77 de l'AD

VII.3.4.6. Suites à donner aux résultats de la procédure de recherche

En fonction des réponses reçues, et notamment des informations fournies par le titulaire du régime, l'autorité compétente du pays de départ doit déterminer si le régime a pris fin ou non et s'il peut être apuré, ou quelles sont les mesures supplémentaires qu'il y a lieu de prendre.

Article 49, paragraphe 7, et article 117, paragraphe 5, de l'appendice I de la convention

Quand une procédure de recherche laisse apparaître que le régime de transit peut être correctement apuré, l'autorité compétente du pays de départ doit alors en informer immédiatement le titulaire du régime et la caution, s'ils ont pris part à la procédure.

Article 310, paragraphe 7, de l'AE

L'autorité compétente peut aussi être amenée à informer d'autres autorités compétentes concernées par la procédure de recherche, et en particulier le bureau de douane de garantie.

Si l'autorité compétente du pays de départ n'est pas en mesure d'apurer le régime de transit, mais que

- le message IE006 a été envoyé;
- le message IE118 a été envoyé; ou
- le titulaire du régime a fourni la preuve de la présentation ou de la livraison des marchandises dans un autre État membre ou une autre partie contractante;

l'autorité compétente du pays de départ transfère sans retard la responsabilité au pays considéré comme compétent en matière de procédure de recouvrement, au moyen du message «demande de recouvrement» (IE150).

Si le message IE006 a été envoyé, l'autorité requise doit envoyer le message IE018. Si le message IE118 a été envoyé ou que le titulaire du régime a fourni une preuve de la présentation ou de la livraison des marchandises dans une autre État membre ou une autre partie contractante, le bureau de douane de départ est tenu d'accepter la compétence pour procéder au recouvrement et de renvoyer le

message «notification d'acceptation de recouvrement» (IE151) avec le code d'acceptation «1» correspondant à une réponse positive.

Si l'autorité requise ne réagit pas en envoyant les messages manquants (malgré leur obligation légale en la matière) ou en prenant la responsabilité du recouvrement dans le délai de 28 jours (malgré l'existence de la preuve mentionnée ci-dessus), il convient d'informer les correspondants locaux (voir «réseau d'adresses pour le transit» sur le site web Europa) du pays concerné, en joignant les preuves nécessaires, afin que des mesures soient prises, étant donné que l'autorité requise est tenue d'assumer la compétence. Si cette mesure n'a pas l'effet désiré, le bureau d'aide national et le coordinateur national du pays de départ sont informés pour qu'ils puissent prendre des mesures.

*Article 114,
paragraphe 2, de
l'appendice I de la
convention*

Article 87 du CDU

Article 77 de l'AD

L'autorité compétente du pays de départ doit conclure ses recherches au plus tard dans les sept mois à compter de l'expiration du délai de présentation des marchandises à destination. Elle doit entamer elle-même la procédure de recouvrement, si nécessaire (voir partie VIII pour plus de précisions).

Toutes les informations complémentaires reçues ou les observations formulées par une autorité compétente en rapport avec les marchandises en cause sont susceptibles d'influencer les résultats de la procédure de recherche.

C'est notamment le cas si une irrégularité ou une fraude (soustraction, substitution, etc.) a été constatée lors de l'opération de transit, et/ou si les marchandises en cause ont été retrouvées, en tout ou partie, en dehors de la surveillance douanière, et également lorsque les auteurs de la fraude ou de l'irrégularité ont été identifiés.

C'est pourquoi toute information en la matière doit être immédiatement communiquée à l'autorité compétente du pays de départ.

VII.4. Plan de continuité des opérations

La présente section s'applique uniquement si l'opération de transit a été entamée en utilisant le plan de continuité des opérations.

Il est subdivisé comme suit:

le point VII.4.1 contient une introduction;

le point VII.4.2 traite de l'autorité compétente et du calendrier d'ouverture de la procédure de recherche;

le point VII.4.3 traite du lancement de l'avis de recherche;

le point VII.4.4 traite de la réponse du pays de destination à l'avis de recherche;

le point VII.4.5 traite des suites à donner aux résultats de la procédure de recherche.

VII.4.1. Avis de recherche en cas de plan de continuité des opérations ou de procédure simplifiée spécifique à certains modes de transport

Le présent point se fonde sur l'un des documents suivants, qui peuvent être utilisés comme déclaration de transit dans le cas d'un plan de continuité des opérations:

- un document administratif unique (DAU); ou
- un exemplaire du DAU imprimé sur papier vierge par le système informatique de l'opérateur économique, comme le prévoient l'appendice III, annexe B6, de la convention/les appendices B1 à B4, annexe 9, du règlement délégué (UE) 2016/341 de la Commission du 17 décembre 2015 complétant le règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les règles transitoires pour certaines dispositions du code des douanes de l'Union lorsque les systèmes informatiques concernés ne sont pas encore opérationnels et modifiant le règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission (JO L 69 du 15.3.2016, p. 1) (TDA); ou
- le TAD complété, s'il y a lieu, par la «liste d'articles». Dans ce cas, le TAD ne comportera pas de MRN.

VII.4.1.1. Introduction

Point 17 de l'annexe II de l'appendice I de la convention de En l'absence de preuve de la fin du régime de transit ou dès que les autorités compétentes sont averties ou soupçonnent que le régime n'a pas pris fin:

Point 17 de l'annexe 72-04 de l'AE de • le titulaire du régime est contacté et invité, par une lettre dont le modèle est présenté à l'annexe VII.8.2, à fournir une preuve de la

fin du régime après l'expiration du délai de présentation des marchandises au bureau de douane de destination; et

- la procédure de recherche engagée auprès du bureau de douane de destination déclaré débutera deux mois après l'expiration du délai de présentation des marchandises au bureau de douane de destination.

La procédure de recherche vise principalement:

- à obtenir la preuve de la fin du régime, en vue d'apurer le régime de transit; ou
- en l'absence d'une telle preuve, ou lorsqu'il apparaît à une date ultérieure que la preuve présentée a été falsifiée ou n'est pas valable, à établir les conditions dans lesquelles la dette (douanière) est née, à identifier le(s) débiteur(s), et à déterminer quelles sont les autorités compétentes pour le recouvrement de la dette (douanière).

Cette procédure repose sur la coopération administrative entre les autorités compétentes, compte tenu des informations fournies par le titulaire du régime (voir point VII.3).

La liste des autorités compétentes pour la procédure de recherche est fournie à l'annexe VII.8.1.

Son bon fonctionnement suppose:

- des avis de recherche dûment remplis;
- l'enregistrement effectif et correct des arrivées par le bureau de douane de destination;
- que le bureau de douane de destination retourne l'exemplaire de renvoi (exemplaire n° 5 du DAU ou un deuxième exemplaire du TAD) sans délai et au plus tard dans les huit jours calendrier;
- un traitement correct de l'avis de passage (TC10) par le(s) bureau(x) de douane de passage;
- une réponse rapide et claire des autorités destinataires;
- une liste à jour des autorités et bureaux compétents pour la procédure de recherche.

VII.4.1.2. Ouverture de la procédure de recherche auprès du titulaire du régime

Les autorités compétentes du pays de départ doivent informer le titulaire du régime et lui demander de fournir la preuve de la fin du

régime lorsqu'un exemplaire n° 5 du DAA ou un deuxième exemplaire du TAD n'est pas retourné dans les deux mois qui suivent l'expiration du délai de présentation des marchandises au bureau de douane de destination.

Le titulaire du régime disposera de 28 jours pour fournir les informations nécessaires à l'apurement du régime.

VII.4.1.3. Autorité compétente et délai pour l'envoi de l'avis de recherche

L'avis de recherche est lancé immédiatement par les autorités compétentes du pays de départ:

- si, dans les deux mois suivant l'expiration du délai de présentation des marchandises au bureau de douane de destination, la preuve de la fin du régime n'a pas été fournie par le titulaire du régime;
- dès que les autorités compétentes sont averties ou soupçonnent (même avant l'expiration des périodes mentionnées ci-dessus) que le régime n'a pas pris fin pour une partie ou la totalité des marchandises en cause, ou si la preuve présentée comporte des divergences, ou encore s'il apparaît qu'elle a été falsifiée. En cas de soupçons, l'autorité compétente du pays de départ décidera, selon les circonstances, s'il y a lieu d'effectuer, avant ou pendant la procédure de recherche, un contrôle a posteriori afin de vérifier la validité de la preuve;
- dès que l'autorité compétente découvre a posteriori (après l'expiration des périodes mentionnées ci-dessus) que la preuve présentée était falsifiée et que le régime n'a pas pris fin. Dans ce cas, la procédure de recherche n'est cependant engagée que si elle apparaît utile pour confirmer ou infirmer les preuves présentées précédemment et/ou pour déterminer la dette (douanière), le débiteur et l'autorité compétente pour le recouvrement de la dette (douanière).

L'avis de recherche n'a pas à être lancé si, avant l'expiration du délai de deux mois, le titulaire du régime a pu produire une preuve «alternative» satisfaisante de la fin du régime (voir point VII.3.2.1 pour de plus amples informations).

VII.4.1.4. Avis de recherche TC20

L'autorité compétente du pays de départ poursuivra la procédure de recherche en envoyant un avis de recherche, au moyen d'un formulaire

conforme au modèle TC20 présenté à l'annexe VII.8.3, à l'autorité compétente du pays de destination.

Cet avis peut être envoyé par courrier recommandé (avec accusé de réception).

En tout état de cause, l'autorité compétente du pays de départ doit conserver une preuve de l'envoi du formulaire TC20.

Le formulaire TC20 doit contenir tous les renseignements disponibles, y compris ceux reçus du titulaire du régime, notamment en ce qui concerne tout changement au niveau du destinataire des marchandises. Le formulaire TC20 doit être accompagné d'une copie du ou des documents utilisés pour le placement des marchandises sous le régime (exemplaire n° 1 du DAU, premier exemplaire du TAD, listes de chargement, manifeste aérien ou maritime, etc.).

Le formulaire TC20 ne doit être envoyé que si la réponse du titulaire du régime à la demande d'informations n'est pas suffisante pour procéder à l'apurement du régime de transit.

VII.4.1.5. Réponse du pays de destination à l'avis de recherche

L'autorité compétente saisie de l'avis de recherche dans le pays de destination doit réagir dans les meilleurs délais et de manière appropriée en fonction des informations dont elle dispose ou qu'elle est apte à recueillir.

Elle procède d'abord à une recherche dans sa propre documentation (enregistrement des exemplaires n°s 4 et 5 du DAU; deuxième exemplaire du TAD ou manifestes archivés, etc.) ou dans celle du destinataire agréé. Cette recherche peut parfois lui permettre de retrouver l'original de la preuve de la fin du régime qui n'aurait pas encore été renvoyé ou aurait été égaré.

Si cette recherche ne donne pas de résultat, l'autorité compétente du pays de destination doit alors s'adresser au destinataire déclaré des marchandises ou à la personne indiquée le cas échéant sur le formulaire TC20 par l'autorité compétente du pays de départ comme ayant pu recevoir directement les marchandises et les documents, sans passer par le bureau de douane de destination.

Toutefois, si les renseignements fournis par l'autorité compétente du pays de départ sur le formulaire TC20 ou les documents joints ne sont pas suffisants pour permettre la poursuite des recherches par l'autorité

compétente du pays de destination, celle-ci doit lui demander des renseignements complémentaires. À cette fin, elle renvoie le formulaire TC20 à l'autorité compétente du pays de départ après en avoir rempli la case II. L'autorité compétente du pays de départ doit alors remplir la case III, joindre les informations complémentaires requises (sur papier) et renvoyer le formulaire TC20 à l'autorité compétente du pays de destination.

À l'issue de la procédure de recherche, les cas de figure présentés ci-après sont possibles.

1. Les marchandises en cause ont effectivement été présentées au bureau de douane de destination ou au destinataire agréé, mais:

- la preuve de la fin du régime n'a pas été renvoyée dans les délais impartis (par exemple l'exemplaire n° 5 du DAU, un deuxième exemplaire du TAD ou la liste mensuelle établie au titre du régime de transit sur support papier par voie aérienne/maritime).

Dans ce cas, l'autorité compétente du pays de destination doit retourner immédiatement la preuve à l'autorité compétente du pays de départ qui a envoyé le formulaire TC20, après en avoir dûment rempli la case IV;

- la preuve de la fin du régime n'a pas été renvoyée au bureau de douane de destination par un destinataire agréé, malgré l'obligation qui lui incombe.

Dans ce cas, l'autorité compétente du pays de destination, une fois cette preuve retrouvée, doit procéder immédiatement à son renvoi à l'autorité compétente du pays de départ, en y joignant le formulaire TC20 dûment rempli, après avoir d'abord vérifié que le destinataire agréé a apporté les annotations requises concernant la date d'arrivée des marchandises et l'état des scellés et avoir enregistré l'arrivée des marchandises et dûment visé la preuve. L'autorité compétente du pays de destination doit prendre à l'égard du destinataire agréé les mesures qui s'imposent;

- la preuve de la fin du régime a été envoyée sans qu'elle soit parvenue à l'autorité compétente du pays de départ.

Dans ce cas, l'autorité compétente du pays de destination doit renvoyer la preuve à l'autorité compétente du pays de départ, avec le formulaire TC20, après en avoir dûment rempli la case IV. Il peut s'agir du document reçu de l'autorité compétente du pays de départ (exemplaire n° 1 du DAU,

premier exemplaire du TAD, manifeste au départ, etc.), ou d'une copie d'un document en possession de l'autorité compétente du pays de destination (exemplaire n° 4 du DAU, deuxième exemplaire du TAD, manifeste à destination ou copie conservée de la liste mensuelle, etc.). Cette autorité doit reporter sur la copie la date d'arrivée des marchandises ainsi que les résultats de tout contrôle effectué, puis la certifier.

2. Les marchandises n'ont pas été présentées au bureau de douane de destination ou n'ont pas été remises au destinataire agréé:

- il y a eu changement de bureau de douane de destination: dans ce cas, c'est normalement le bureau de douane de destination réel qui doit procéder au renvoi de la preuve de la fin du régime à l'autorité compétente du pays de départ:
 - si l'autorité compétente du pays du bureau de douane de destination déclaré a pu identifier le bureau de douane de destination réel, elle doit faire suivre le formulaire TC20 en indiquant dans la case IV les coordonnées du bureau de douane de destination réel et informe l'autorité compétente du pays de départ en lui adressant une copie du formulaire TC20,
 - si l'autorité compétente du pays du bureau de douane de destination déclaré n'a pas pu identifier le bureau de douane de destination réel, le formulaire TC20 annoté est transmis par le bureau de douane de destination déclaré au dernier bureau de douane de passage prévu, en mentionnant les précisions nécessaires dans la case IV. Toutefois, en l'absence de bureau de douane de passage, le formulaire TC20 est directement renvoyé à l'autorité compétente du pays de départ;
- il n'y a pas eu changement de bureau de douane de destination (ou un tel changement n'a pas été constaté):
 - dans ce cas, si l'autorité compétente du pays de destination établit qu'il y a eu livraison directe des marchandises à un destinataire non agréé, mentionné sur le formulaire TC20, ou à toute autre personne, elle doit renvoyer le formulaire TC20 et la copie de la déclaration de transit à l'autorité compétente du pays de départ. Elle doit fournir toutes les précisions utiles, en joignant le cas échéant un document annexe et en indiquant notamment:
 - l'identité du destinataire et des autres personnes susceptibles d'être concernées,
 - la date et les modalités de la livraison directe des marchandises, leur nature et leur quantité, et

— le régime douanier sous lequel les marchandises ont été placées, le cas échéant;

- si l'autorité compétente du pays de destination ne peut retrouver aucune trace des marchandises en cause, le formulaire TC20 annoté doit être transmis au dernier bureau de douane de passage prévu, tel qu'il apparaît sur la déclaration de transit. En l'absence de bureau de douane de passage, le formulaire TC20 doit être directement renvoyé à l'autorité compétente du pays de départ (comme au point 2 du deuxième cas de figure).

Si l'autorité compétente du pays de destination envoie le formulaire TC20 au dernier bureau de douane de passage prévu, elle doit également en adresser une copie, pour information sur l'état de la procédure de recherche, à l'autorité compétente du pays de départ.

VII.4.1.6. Réponse du bureau de douane de passage à l'avis de recherche

Le dernier bureau de douane de passage prévu auquel est transmis le formulaire TC20 annoté par le bureau de destination doit rechercher sans délai l'avis de passage TC10 correspondant à l'envoi en cause.

À l'issue de cette recherche, les cas de figure présentés ci-après sont possibles.

1. L'envoi a effectivement été présenté au dernier bureau de douane de passage prévu et un avis de passage est retrouvé.

Dans ce cas, le bureau de douane de passage doit joindre une copie de l'avis de passage au formulaire TC20 et les renvoyer directement à l'autorité compétente du pays de départ.

2. Aucun avis de passage (ou aucun autre élément de preuve du transit) n'est retrouvé au dernier bureau de douane de passage prévu.

Dans ce cas, le dernier bureau de douane de passage prévu doit ajouter cette information au formulaire TC20 et renvoyer ce dernier au précédent bureau de douane de passage prévu, tel qu'il est mentionné sur la déclaration de transit ou, à défaut, à l'autorité compétente du pays de départ.

Chaque bureau de douane de passage successivement saisi de l'avis de recherche doit procéder de manière similaire, en faisant suivre sans délai le formulaire TC20, dûment annoté, au précédent bureau de douane de passage prévu, tel qu'il est mentionné sur la déclaration de transit ou, à défaut, directement à l'autorité compétente du pays de

départ, qui tire les conclusions qui s'imposent des informations ainsi reçues.

Si le bureau de douane de passage envoie le formulaire TC20 au précédent bureau de douane de passage prévu, il doit en adresser également une copie, pour information sur l'état de la procédure de recherche, à l'autorité compétente du pays de départ. Le bureau de douane de passage prévu doit également informer l'autorité compétente du pays de départ si, après avoir déjà envoyé l'avis de recherche au précédent bureau de douane de passage prévu, il reçoit du bureau de douane de passage réel un avis de passage (voir situation décrite au point 1 ci-dessus).

VII.4.1.7. Suites à donner à la procédure de recherche

En fonction des réponses reçues au cours de la procédure, mais aussi des informations éventuellement communiquées par le titulaire du régime, l'autorité compétente du pays de départ déterminera si le régime de transit a pris fin ou non et si elle est en mesure de l'apurer.

Conformément aux dispositions en matière de dette (douanière) et de recouvrement, l'autorité compétente du pays de départ déterminera:

- si une dette (douanière) est née ou non;
- le ou les personnes responsables de la dette (douanière), le cas échéant;
- le lieu effectif ou présumé de naissance de la dette (douanière); et corrélativement, l'autorité compétente pour le recouvrement de la dette (douanière), s'il y a lieu,

*Article 114,
paragraphe 2, de
l'appendice I de la
convention*

L'autorité compétente du pays de départ doit conclure ses recherches au plus tard dans les sept mois à compter de l'expiration du délai de présentation des marchandises à destination.

Article 87 du CDU

Cela s'applique également lorsque ladite autorité n'a pas reçu de réponse lors de la procédure de recherche.

Article 77 de l'AD

Toutes les informations complémentaires reçues ou les observations formulées par une autorité compétente en rapport avec les marchandises sont susceptibles d'influencer les résultats de la procédure de recherche. C'est le cas notamment si une irrégularité ou une fraude (soustraction, substitution, etc.) a été constatée lors de l'opération de transit, et/ou si les marchandises en cause ont été retrouvées, en tout ou partie, en dehors de la surveillance douanière,

et également lorsque les auteurs de la fraude ou de l'irrégularité ont été identifiés. C'est pourquoi toute information en la matière doit être immédiatement communiquée à l'autorité compétente du pays de départ et, au besoin, le formulaire TC24 doit être utilisé pour demander le transfert de la compétence pour le recouvrement. Un modèle du formulaire TC24 est fourni à l'annexe VIII.8.2.

*Article 49,
paragraphe 7, et
article 117,
paragraphe 5, de
l'appendice I de la
convention*

Si, en revanche, une procédure de recherche laisse apparaître que le régime de transit peut être apuré, l'autorité compétente du pays de départ doit alors en informer immédiatement le titulaire du régime et la caution, s'ils ont pris part à la procédure. L'autorité compétente peut aussi être amenée à informer d'autres autorités compétentes actuellement concernées par la procédure de recherche, et en particulier le bureau de douane de garantie.

*Article 310,
paragraphe 7, de
l'AE*

D'autres exemples de situations en rapport avec la procédure de recherche sont proposés à l'annexe VII.8.5.

VII.5. Procédure de contrôle a posteriori

La présente section fournit les informations suivantes:

le point VII.5.1 précise les objectifs et les méthodes du contrôle;

le point VII.5.2 traite des documents à contrôler;

le point VII.5.3 traite des suites à donner aux résultats.

VII.5.1. Objectifs et méthodes d'un contrôle a posteriori

*Article 52 de
l'appendice I de la
convention*

Les autorités douanières compétentes peuvent procéder à des contrôles a posteriori des informations fournies et de tous documents, formulaires, autorisations ou données en lien avec l'opération de transit commun/de l'Union afin de vérifier l'authenticité et l'exactitude des annotations, des informations échangées et des cachets.

Article 292 de l'AE

Le contrôle a posteriori doit être effectué sur la base de l'analyse de risque ou d'une sélection aléatoire. Cependant, en cas de doute ou de soupçon de fraude ou d'irrégularité, il convient également d'effectuer un tel contrôle de manière automatique.

L'autorité douanière compétente qui reçoit une demande de contrôle a posteriori doit y répondre sans retard.

Si l'autorité douanière compétente du pays de départ demande à l'autorité douanière compétente d'effectuer un contrôle a posteriori des informations relatives à l'opération de transit commun/de l'Union, les conditions pour apurer le régime de transit seront considérées comme n'ayant pas été respectées tant que l'authenticité et l'exactitude des données n'ont pas été confirmées.

VII.5.2. Documents soumis au contrôle a posteriori

VII.5.2.1. Déclarations de transit (plan de continuité des opérations)

Afin de détecter et de prévenir la fraude, la déclaration et son visa doivent être vérifiés par les autorités compétentes des pays de départ, de passage et de destination dès qu'il apparaît une erreur ou une raison de douter de leur validité.

Ce contrôle doit être effectué à l'aide du formulaire TC21, dont un modèle est fourni à l'annexe VII.8.5. Les autorités compétentes requises doivent renvoyer le formulaire TC21 aux autorités compétentes qui ont fait la demande dans les deux mois qui suivent la date de son envoi. Le formulaire doit indiquer le motif du contrôle. Chaque bureau de douane de départ doit également procéder à un contrôle par sondage des déclarations de transit retournées, dans la proportion d'au moins deux pour mille.

VII.5.2.2. Document électronique de transport en tant que déclaration de transit

Lorsque des marchandises sont transportées au moyen d'un DET en tant que déclaration de transit pour le régime de transit commun/de l'Union pour les marchandises acheminées par voie aérienne ou au moyen d'un DET en tant que déclaration de transit pour le régime de transit de l'Union pour les marchandises acheminées par voie maritime, une forme de contrôle douanier est exercée a posteriori par les autorités compétentes de l'aéroport ou du port de destination sous la forme d'audits des systèmes fondés sur le niveau de risque perçu. Si nécessaire, les autorités compétentes de l'aéroport ou du port de destination peuvent transmettre des informations des DET aux autorités compétentes de l'aéroport ou du port de départ à des fins de contrôle.

Ce contrôle doit être effectué à l'aide du formulaire TC21(A), dont un modèle est fourni à l'annexe VII.8.6. Dans chaque formulaire,

les informations extraites des DET ne doivent concerner qu'un seul aéronef ou navire et un seul opérateur autorisé.

Les rubriques 1, 2 et 3 du formulaire TC21(A) doivent être remplies par les autorités compétentes à l'aéroport ou au port de destination. Si nécessaire, les extraits des DET aériens ou maritimes qui se rapportent aux envois visés par le contrôle doivent être joints au formulaire.

Les formulaires utilisés aux fins du contrôle peuvent être envoyés par les bureaux centralisateurs des opérations de transit de l'Union/commun des pays concernés aux autorités compétentes de l'aéroport ou du port de départ.

Les autorités compétentes de l'aéroport ou du port de départ doivent vérifier les informations provenant des DET et figurant sur le formulaire TC21(A) en se référant aux écritures comptables tenues par l'opérateur autorisé. Les résultats du contrôle doivent être indiqués dans les rubriques 4 et 5 du formulaire. Toute différence doit être consignée sous la rubrique 4.

VII.5.2.3. Preuve alternative

En cas de doute ou de soupçon, l'autorité compétente du pays de départ doit demander un contrôle a posteriori de la preuve alternative présentée. Elle doit également demander le contrôle a posteriori d'au moins dix documents sur mille.

VII.5.2.4. Documents T2L

IL EST RECOMMANDÉ QU'UNE DEMANDE DE CONTRÔLE A POSTERIORI D'UN DOCUMENT T2L SOIT EFFECTUÉE SI CELUI-CI A ÉTÉ DÉLIVRÉ RÉTROSPECTIVEMENT DANS LE SEUL BUT DE CORRIGER L'EFFET D'UNE DÉCLARATION DE TRANSIT T1.

Cette demande devrait être systématique dès que ledit document T2L est présenté après une succession d'opérations de transit réalisées sous couvert de déclarations de transit présentées dans différents pays.

EN OUTRE, DEUX DOCUMENTS T2L SUR MILLE PRÉSENTÉS À UN BUREAU DONNÉ DOIVENT FAIRE L'OBJET D'UN CONTRÔLE PAR SONDAGE.

VII.5.2.5. Documents commerciaux valant document T2L

IL EST RECOMMANDÉ QU'UN CONTRÔLE SOIT EFFECTUÉ EN CAS DE SOUPÇON D'ABUS OU D'IRRÉGULARITÉ POUVANT ÊTRE COMMIS À LA FAVEUR DE L'UTILISATION D'UN DOCUMENT COMMERCIAL VALANT DOCUMENT T2L.

Il peut y avoir soupçon d'abus ou d'irrégularité si l'intéressé procède manifestement au fractionnement des envois de façon à ne pas dépasser le plafond de 15 000 euros.

PAR AILLEURS, DEUX DOCUMENTS COMMERCIAUX SUR MILLE PRÉSENTÉS À UN BUREAU EN TANT QUE DOCUMENTS T2L DOIVENT FAIRE L'OBJET D'UN CONTRÔLE PAR SONDAGE.

VII.5.3. Suites à donner au contrôle

L'AUTORITÉ COMPÉTENTE QUI DEMANDE LE CONTRÔLE DOIT PRENDRE LES MESURES APPROPRIÉES EN FONCTION DES INFORMATIONS REÇUES.

CEPENDANT, SI UNE DETTE (DOUANIÈRE) NÉE AU COURS DE L'OPÉRATION DE TRANSIT EST EN CAUSE, IL EST DE LA RESPONSABILITÉ DE L'AUTORITÉ COMPÉTENTE DU PAYS DE DÉPART D'ENGAGER DES RECHERCHES SI NÉCESSAIRE ET DE DÉTERMINER LES ÉLÉMENTS ESSENTIELS À PROPOS DE LA DETTE (DOUANIÈRE), DU DÉBITEUR ET DE L'AUTORITÉ COMPÉTENTE POUR LE RECOUVREMENT, EN APPLICATION DES DISPOSITIONS CONCERNANT LA DETTE ET LE RECOUVREMENT (VOIR PARTIE VIII).

VII.6. Exceptions (pour mémoire)

VII.7. Instructions nationales spécifiques (réservé)

VII.8. Annexes

VII.8.1. Liste des autorités compétentes

Pour consulter la dernière version de cette liste, veuillez cliquer sur le lien suivant:

EUROPA:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_fr

VII.8.2. Modèle de lettre d'information au titulaire du régime

*[Nom de l'autorité compétente
du pays de départ]*

*[Lieu et date]
[Nom et adresse
du titulaire du régime]*

Objet: Transit commun/de l'Union Absence de preuve de la fin du régime de transit

Madame, Monsieur,

Vous vous êtes porté(e) titulaire du régime pour la (les) déclaration(s) de transit commun/de l'Union suivante(s):

*[références et dates de la (des) déclaration(s) de transit]
auprès du bureau de douane de départ de [désignation du bureau de douane de départ]*

Je vous informe, conformément à l'article 49, paragraphes 2 et 5, et à l'annexe II de l'appendice I de la convention du 20 mai 1987 relative à un régime de transit commun/l'article 310, paragraphes 2 et 5, et à l'annexe 72-04 du règlement (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union, que je ne dispose pas de la preuve de la fin du régime de transit pour cette (ces) déclaration(s).

Je vous invite dès lors à me faire parvenir les éléments et documents permettant de prouver que le régime a effectivement pris fin, le cas échéant à l'issue d'un changement du bureau de douane de destination et/ou des bureaux de douane de passage. Je vous prie d'envoyer cette information dans les 28 jours à compter de la date de cette lettre.

- [La dette douanière prendra naissance un mois après cette période de 28 jours si vous ne fournissez pas l'information ou si l'information fournie ne suffit pas pour procéder aux recherches auprès du bureau de destination.]
- [Je suis dans l'obligation d'engager une procédure de recherche après deux mois à compter de la date d'expiration du délai de présentation des marchandises au bureau de destination.]
- Ces mesures sont conformes à l'article 114, paragraphe 2, et à l'annexe II de l'appendice I de la convention du 20 mai 1987 relative à un régime de transit commun/l'article 77 du règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission du 28 juillet 2015 complétant le règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil au sujet de certaines modalités du code des douanes de l'Union et à l'annexe 72-04 du règlement (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE)

n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union.

La preuve peut être fournie sous la forme:

- d'un document certifié par les autorités douanières de l'État membre ou d'un pays de destination relevant du régime de transit commun qui identifie les marchandises en cause et établit qu'elles ont été présentées au bureau de douane de destination ou à un destinataire agréé;
- d'un document ou d'une écriture douanière, certifié(e) par l'autorité douanière d'un pays, qui établit que les marchandises ont physiquement quitté le territoire douanier de la partie contractante;
- d'un document douanier délivré dans un pays tiers où les marchandises sont placées sous un régime douanier;
- d'un document établi dans un pays tiers, visé ou autrement certifié par l'autorité douanière de ce pays, établissant que les marchandises sont considérées comme étant en libre circulation dans ledit pays.

Tout élément de preuve que vous fournirez doit être conforme aux dispositions de l'article 51 de l'appendice I de la convention du 20 mai 1987 relative à un régime de transit commun/l'article 312 du règlement (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union.

Je vous rappelle qu'à défaut de pouvoir établir que le régime a pris fin pour la (les) déclaration(s) en cause, vous serez considéré(e), au titre des articles 112 et 113 de l'appendice I de la convention du 20 mai 1987 relative à un régime de transit commun/de l'article 79 du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union, comme débiteur(trice) de la dette (droits à l'importation ou à l'exportation et autres impositions) afférente aux marchandises ayant fait l'objet de ces déclarations.

Si vous vous trouvez dans l'impossibilité de prouver que le régime a pris fin, je vous invite à me fournir toute indication en votre possession, en particulier le lieu (pays) où vous estimez que se sont produits les faits ayant fait naître la dette, conformément à l'article 114 de l'appendice I de la convention du 20 mai 1987 relative à un régime de transit commun/l'article 87 du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union.

Formule de politesse.

VII.8.3. Formulaire TC20 — Avis de recherche — Notice d'utilisation

TC20 — AVIS DE RECHERCHE

I. À REMPLIR PAR LE BUREAU DE DÉPART COMPÉTENT		
A. Déclaration de transit n° Dont ci-joint copie (...)	B. Bureau de douane de destination (désignation et pays)	
C. Autorité compétente au départ (désignation et adresse complète).	D. Bureaux de douane de passage prévus (désignation et pays)	
	1. 2. 3. 4.	
E. Identification du moyen de transport:		
F. Destinataire (nom et adresse complète):		
G. D'après les renseignements fournis par le titulaire du régime, l'envoi a été:		
<input type="checkbox"/> 1. présenté à votre bureau le	<input type="checkbox"/> 2. remis au destinataire le	
_ _ _ _ J M A	_ _ _ _ J M A	
<input type="checkbox"/> 3. remis à..... le		
(nom et adresse de la personne ou de l'entreprise)	_ _ _ _ J M A	
H. Un récépissé relatif au document et délivré par votre bureau le	_ _ _ _	m'a été présenté.
	J M A	
I. Le titulaire du régime n'a pas pu donner des renseignements quant au sort de l'envoi.		
Lieu et date:	Signature:	Cachet:

II. À REMPLIR PAR L'AUTORITÉ COMPÉTENTE DU PAYS DE DESTINATION: DEMANDE		
Pour la poursuite des recherches, je prie le bureau de douane de départ de m'envoyer:		
<input type="checkbox"/> 1. la désignation exacte des marchandises	<input type="checkbox"/> 2. une copie de la facture	
<input type="checkbox"/> 3. une copie du manifeste, du connaissance ou de la lettre de transport aérien	<input type="checkbox"/> 4. le nom de la personne chargée de l'accomplissement des formalités au bureau de douane de destination	
<input type="checkbox"/> 5. les pièces ou renseignements suivants (à préciser):		
Lieu et date:	Signature:	Cachet:

III. À REMPLIR PAR LE BUREAU DE DÉPART: RÉPONSE À LA DEMANDE
--

1. Les renseignements, copies ou pièces demandés sont fournis en pièces jointes

1 2 3 4 5

2. Les renseignements, copies ou pièces visés aux points de votre demande ne sont pas disponibles.

Lieu et date:

Signature:

Cachet:

IV. À REMPLIR PAR L'AUTORITÉ COMPÉTENTE DU PAYS DE DESTINATION:

1. La preuve de la fin du régime a été renvoyée le ci-joint la copie dûment visée
J M A
- a) du document reçu valant confirmation b) du document renvoyé
2. La preuve de la fin du régime dûment visée est jointe au présent avis de recherche.
3. Les droits ont été perçus.
4. Des recherches sont en cours et la preuve de la fin du régime sera renvoyée dans les meilleurs délais.
5. L'envoi a été présenté ici sans le document y relatif.
6. Les documents ont été présentés ici sans l'envoi.
7. Ni l'envoi ni le document y relatif n'ont été présentés ici et
- a) aucun renseignement quant à leur sort n'a pu être obtenu;
- b) le TC20 a été transmis au bureau de douane de destination réel (nom et pays);
- c) le TC20 a été transmis au dernier bureau de douane de passage prévu, mentionné dans la case I, point D

Lieu et date:

Signature:

Cachet:

V. À REMPLIR PAR LE DERNIER BUREAU DE DOUANE DE PASSAGE PRÉVU

1. Un avis de passage a été remis ici le |
J M A
2. Un avis de passage m'a été transmis par le bureau de douane de passage réellement emprunté de.....(désignation)
où il a été remis le
J M A
3. Un avis de passage n'a pas été remis ici. Le TC20 a été transmis au précédent bureau de douane de passage prévu.

Lieu et date:

Signature:

Cachet:

VI. À REMPLIR PAR LE PRÉCÉDENT BUREAU DE DOUANE DE PASSAGE PRÉVU

1. Un avis de passage a été remis ici le |
J M A
2. Un avis de passage m'a été transmis par le bureau de douane de passage réellement emprunté de.....(désignation)
où il a été remis le
J M A
3. Un avis de passage n'a pas été remis ici. Le TC20 a été transmis au précédent bureau de douane de passage prévu.

Lieu et date:

Signature:

Cachet:

VII. À REMPLIR PAR LE PRÉCÉDENT BUREAU DE DOUANE DE PASSAGE PRÉVU

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Un avis de passage a été remis ici le <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	J M A
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2. Un avis de passage m'a été transmis par le bureau de douane de passage réellement emprunté de.....(désignation) où il a été remis le <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	J M A
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Un avis de passage n'a pas été remis ici. Le TC20 a été transmis au précédent bureau de douane de passage prévu.	
Lieu et date:		Signature:	Cachet:

VIII. À REMPLIR PAR LE PRÉCÉDENT BUREAU DE DOUANE DE PASSAGE PRÉVU			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. Un avis de passage a été remis ici le <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	J M A
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2. Un avis de passage m'a été transmis par le bureau de douane de passage réellement emprunté de.....(désignation) où il a été remis le <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	J M A
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3. Un avis de passage n'a pas été remis ici. Le TC20 a été transmis au précédent bureau de douane de passage prévu.	
Lieu et date:		Signature:	Cachet:

TC20 — Avis de recherche — Notice d'utilisation

1. Les renseignements et les réponses sont donnés en mettant une croix dans les cases prévues à cette fin.
2. L'avis de recherche est utilisé pour tout régime de transit, simplifié ou non, donnant lieu à fourniture à l'autorité compétente du pays de départ d'une preuve que le régime a pris fin.
3. Dans la case I, point A, l'autorité compétente requérante doit mentionner les références de la déclaration de transit (DAU, TAD ou document de transport valant déclaration) pour laquelle elle ne dispose pas de la preuve que le régime a pris fin, et en joint la copie.
4. Dans la case I, point E, doit être identifié le moyen de transport utilisé, quel qu'il soit, pour autant que la donnée soit requise sur la déclaration ou même, à défaut, s'il est connu de l'autorité requérante (notamment via le titulaire du régime).
5. Dans la case I, point F, l'autorité compétente requérante doit indiquer le ou les destinataires, agréés ou non, tels que déclarés, lorsque cette donnée est obligatoire ou, à défaut, le ou les destinataires présumés susceptibles d'avoir reçu les marchandises d'après les informations en possession de l'autorité susdite.
6. Dans la case I, point G-3, doivent être indiqués les destinataires réels, tels qu'identifiés par le titulaire du régime.
7. Dans la case II, point 3, l'autorité compétente requise doit demander la communication des documents de transport, si ceux-ci ne valent pas déclaration de transit (dans ce dernier cas, ils devraient avoir été mentionnés dans la case I, point A).
8. Dans la case IV, l'autorité compétente requise doit informer l'autorité compétente du pays de départ des résultats des recherches qui ne lient pas ce bureau.

9. Dans la case IV, point 1, l'autorité compétente requise coche la case a) si elle renvoie une copie annotée et visée de l'exemplaire n° 1 du DAU ou le premier exemplaire du TAD, reçu de l'autorité compétente requérante. Dans les autres cas (copie de l'exemplaire n° 4 du DAU, du deuxième exemplaire du TAD ou de tout autre document — liste mensuelle de transit air/mer sur support papier, par exemple — valant preuve de la fin du régime), elle coche la case b).

Si l'autorité requise transmet un TC20, elle doit cocher la case prévue au point 7 et, si nécessaire, ajouter les informations complémentaires. Elle doit informer l'autorité compétente du pays de départ en lui transmettant une copie de l'avis de recherche.

Chaque bureau de douane de passage procède de manière similaire s'il ne retrouve pas d'avis de passage.

10. Un TC20 distinct doit être utilisé pour chaque déclaration de transit.

VII.8.5. Formulaire TC21 — Demande de contrôle a posteriori

TC21 — DEMANDE DE CONTRÔLE A POSTERIORI

I. AUTORITÉ REQUÉRANTE II. AUTORITÉ COMPÉTENTE REQUISE
(désignation et adresse complète) (désignation et adresse complète)

III. DEMANDE DE CONTRÔLE à titre de sondage pour la raison indiquée sous C ou D
Veuillez contrôler

A. L'authenticité du cachet et de la signature portés

- 1. dans la case «Contrôle par le bureau de destination» (case I) de l'exemplaire de renvoi du DAU ou du TAD ...ci-joint
- 2. dans la case F et/ou G de l'exemplaire de renvoi du DAU ou du TAD ci-joint
- 3. dans la case «Bureau de départ» (case C) de l'exemplaire n° 4 du DAU ou le deuxième exemplaire du TAD ci-joint
- 4. dans la case «Contrôle par le bureau de départ» (case D) de l'exemplaire n° 4 du DAU ou le deuxième exemplaire du TAD..... ci-joint
- 5. dans la case «Colis et désignation des marchandises» (case 31) de l'exemplaire n° 4 du DAU ou le deuxième exemplaire du TAD..... ci-joint
- 6. dans la facture n°..... du..... /document de transport n°..... du..... (ci-joint)

B. L'exactitude des mentions figurant

- 1. dans la(les) case(s)..... (1)
- 2. dans le document commercial n°..... du..... (ci-joint)

C. L'authenticité et l'exactitude de la preuve alternative ci-jointe.

D. Le contrôle est demandé parce que

- 1. l'empreinte du cachet manque
- 2. la signature manque
- 3. l'empreinte du cachet est illisible
- 4. la case est incomplètement remplie
- 5. des mentions ont été biffées sans avoir été approuvées ou visées
- 6. le document présente des grattages et/ou des surcharges
- 7. le cachet ne m'est pas connu
- 8. la date relative à l'utilisation ou à la destination manque
- 9. autres raisons (à spécifier)

À....., le.....

Signature..... (Cachet)

(1) Indiquer le numéro de la ou des cases correspondant au(x) contrôle(s) demandé(s)___

IV. RÉSULTAT DU CONTRÔLE

- A. L'empreinte du cachet et la signature sont authentiques
- B. Le document n'a pas été présenté à l'autorité compétente et
 - 1. l'empreinte du cachet semble être celle d'un cachet faux ou falsifié
 - 2. l'empreinte du cachet semble avoir été apposée abusivement
 - 3. la signature n'est pas celle d'une personne habilitée de l'autorité compétente
- C. Les mentions sont exactes
- D. Les mentions ne sont pas exactes; elles doivent se lire comme suit:
- E. Remarques:
 - 1. une empreinte lisible du cachet a été apposée
 - 2. la signature a été apposée
 - 3. la case a été remplie
 - 4. les mentions biffées ont été approuvées et visées
 - 5. les grattages et/ou surcharges sont dus à:
 - 6. l'empreinte est celle d'un cachet officiel et

- 7. la date a été insérée
- 9. autres raisons (à préciser)

- peut être acceptée
- 8. la preuve alternative est conforme et peut être acceptée

À....., le.....

Signature.....(Cachet)___

- Remarques:
1. Une demande est établie pour chaque document dont le contrôle est sollicité
 2. Les renseignements et les réponses sont donnés en mettant une croix dans les cases prévues à cette fin
 3. L'autorité compétente requise veille à ce que les demandes de contrôle qui lui parviennent soient traitées en priorité

VII.8.6. Formulaire TC21A — Demande de contrôle a posteriori

TC21 (A) — DEMANDE DE CONTRÔLE A POSTERIORI

1. Autorité dont émane la demande (Nom et adresse complète)			2. Autorité compétente destinataire de la demande (Nom et adresse complète)			
3. CONTRÔLE DU STATUT SOUHAITÉ POUR LES ENVOIS SUIVANTS, DONT LES EXTRAITS DU DOCUMENT ÉLECTRONIQUE DE TRANSPORT AÉRIEN/MARITIME (*) SONT REPRODUITS CI-DESSOUS/JOINTS (*):						
Nom et adresse du titulaire de l'autorisation			Aéronef/navire (*) et date de départ			
			Aéroport/port (*) de départ			
N° d'ordre	Document électronique de transport aérien/maritime en tant que déclaration de transit N°	N° (ou marques et n°) des conteneurs	Cargo Description	Nombre de colis	Masse (kg) ou volume	Statut déclaré (T1, T2, TF, TD, C, F, X)
(1)						
(2)						
(3)						
(4)						
(5)						
4. RÉSULTAT DU CONTRÔLE Contrôle des différents envois satisfaisant sauf pour les numéros d'ordre suivants: (Documents justificatifs joints)						

5. AUTORITÉ AYANT EFFECTUÉ LE CONTRÔLE

Nom: Signature:

Date:..... Cachet:

(*) Biffer la mention inutile.

La présente demande ne doit être utilisée que pour une seule société, un seul aéronef ou un seul navire.

À renvoyer, une fois remplie, au bureau mentionné dans la case 1.

VII.8.7. Exemples de situations susceptibles de survenir durant la procédure de recherche

Si, à l'issue de la procédure de recherche, l'opération de transit ne peut pas être apurée, l'autorité compétente du bureau de départ peut s'inspirer utilement des exemples de situations présentés ci-après pour déterminer l'autorité compétente pour le recouvrement de la dette.

a) Opération de transit n'impliquant aucun bureau de douane de passage (opération purement interne à une partie contractante à la convention)

Une telle situation ne peut concerner qu'une opération de transit de l'UE au sein de l'Union ou une opération de transit limitée au territoire d'une des autres parties contractantes (opération ne relevant pas du transit commun).

Exemple:

[Danemark — Allemagne — France — Espagne]

L'autorité compétente du pays de destination (c'est-à-dire l'autorité de cette même partie contractante ou de ce même pays) ne peut fournir aucune preuve de présentation à destination.

L'envoi a «disparu» quelque part dans la partie contractante/le pays en cause.

b) Opération de transit impliquant des bureaux de douane de passage à la sortie puis à l'entrée d'une même partie contractante (emprunt d'un ou plusieurs pays tiers, autres que des pays de transit commun)

En pratique, seule l'UE pourrait être concernée par une telle situation.

Exemple:

[Pologne — *Ukraine* — Roumanie]

L'autorité compétente du pays de destination ne peut fournir aucune preuve de présentation à destination et:

I. le message IE118 a été envoyé du bureau de douane d'entrée (réintroduction) dans la partie contractante en cause (en Roumanie):

l'envoi a été réintroduit dans la partie contractante en cause, puis a «disparu»,

II. le message IE118 a été envoyé du bureau de douane de sortie de la partie contractante en cause (en Pologne), mais pas du bureau de douane d'entrée (réintroduction) dans cette même partie contractante (en Roumanie):

l'envoi a «disparu» entre les deux bureaux de douane de passage, dans un des pays tiers (en Ukraine),

III. aucun message IE118 n'a été envoyé, ni à la sortie de la partie contractante en cause (en Pologne) ni à l'entrée (réintroduction) dans cette même partie contractante (en Roumanie):

l'envoi n'a pas quitté la partie contractante en cause et a «disparu» entre le bureau de douane de départ et le premier bureau de douane de passage à la sortie.

c) Opération de transit impliquant uniquement des bureaux de douane de passage (à l'entrée) aux frontières entre les parties contractantes

Exemple:

[Pologne — Tchéquie — Allemagne — Suisse — France]

I. Le message IE118 n'a pas été envoyé du dernier bureau de douane de passage (à l'entrée en France), mais a été envoyé du bureau de douane de passage précédent (à l'entrée en Suisse):

l'envoi est bien arrivé jusqu'en Suisse, mais a «disparu» entre le bureau de douane de passage à l'entrée en Suisse et le bureau de douane de passage à l'entrée en France.

II. Les messages IE118 n'ont pas du tout été envoyés;

l'envoi n'a pas quitté la partie contractante de départ et a «disparu».

d) Opération de transit impliquant des bureaux de douane de passage aux frontières entre les parties contractantes et avec des pays tiers

Exemple

[Grèce, Bulgarie, Roumanie — *Ukraine* — Slovaquie — Pologne]

Il s'agit d'un cas de figure tel que défini au point b). La situation et la solution sont donc similaires, moyennant les modifications nécessaires (*mutatis mutandis*).

PARTIE VIII — DETTE ET RECOUVREMENT

VIII.1. Portée des dispositions

*Titre IV de
l'appendice I de la
convention*

La présente section traite de la portée des dispositions en matière de dette et de recouvrement dans le cadre du transit commun/de l'Union européenne (l'Union ou l'UE).

*Articles 79, 84 et
87 du CDU*

La présente partie VIII vise à présenter une version harmonisée des situations donnant lieu à la naissance d'une dette dans le strict cadre d'opérations de transit commun ou de l'Union, à établir l'identité des débiteurs et à déterminer sans équivoque le pays compétent pour le recouvrement auprès du ou des débiteurs et de la caution. Elles ne vont toutefois pas au-delà et laissent à chaque partie contractante à la convention la responsabilité de l'action en recouvrement proprement dite, conformément à sa réglementation nationale en la matière, à l'exception des délais relatifs au lancement du recouvrement. En ce qui concerne l'Union, les règles applicables aux dettes douanières sont harmonisées dans le cadre du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013) (CDU).

*Article 77 et
article 85,
paragraphe 1, de
l'AD, articles 165
et 311 de l'AE*

VIII.1.1. Définitions

Dette

*Article 3,
paragraphe 1, de
l'appendice I de la
convention*

Dans le cadre de la convention «transit commun», on entend par «dette» l'obligation incombant à une personne d'acquitter le montant des droits à l'importation ou à l'exportation ainsi que les autres impositions exigibles portant sur les marchandises placées sous le régime de transit commun.

Dette douanière

*Article 5,
paragraphe 18, du
CDU*

Dans le cadre de l'Union, la «dette douanière» est définie comme «l'obligation de payer le montant des droits à l'importation ou à l'exportation», eux-mêmes décrits à l'article 56 du CDU. Le transit de l'Union ayant également un effet suspensif à l'égard des «autres impositions» (autres taxes), le CDU étend certaines de ses dispositions en matière de garantie, de dette douanière et de recouvrement à ces «autres impositions» (par exemple, l'article 89, paragraphe 2, du CDU).

Pour les besoins du présent document, le terme «dette» renvoie aux deux définitions ci-dessus.

Recouvrement Le terme générique «recouvrement» est utilisé ici dans le contexte du transit commun/de l'Union. Il désigne l'ensemble des actions qui contribuent à la perception des montants dus.

VIII.1.2. Distinction entre dispositions répressives et dispositions financières

Article 112 de l'appendice I de la convention

Article 79 du CDU

Le recouvrement d'une «dette» à l'occasion d'une opération de transit est le résultat d'une situation dans laquelle le régime n'a pu être mené à son terme dans les conditions prévues après la naissance d'une dette en raison de la soustraction illégale ou de l'inobservation d'une des conditions régissant le placement des marchandises sous le régime ou l'utilisation du régime.

Les situations conduisant à la naissance d'une dette s'assimilent souvent à des «infractions» ou des «irrégularités», dont la conséquence n'est pas la perception d'un montant objectivement dû, mais une sanction administrative et/ou pénale. La partie VIII du présent manuel vise uniquement les situations objectives donnant lieu à dette, laissant de côté le volet répressif qui incombe individuellement à chaque État membre ou pays de transit commun.

VIII.2. Naissance/absence d'une dette, manquements et identification des débiteurs et des cautions

La présente section traite des aspects suivants:

- la naissance/l'absence d'une dette;
- les manquements au régime;
- d'autres manquements au régime; et
- l'identification des débiteurs et des cautions.

VIII.2.1. Naissance/absence de la dette

VIII.2.1.1. Moment de naissance de la dette

VIII.2.1.1.1. Soustraction des marchandises au régime

Article 112, paragraphe 1, point a), de l'appendice I de la convention

Article 79, paragraphe 1, point a), et

Une dette naît en raison du non-respect de l'obligation relative à la soustraction des marchandises à la «surveillance douanière» ou, au sens de la convention, «au régime de transit commun». En cas de soustraction sans respecter les obligations, la dette naît au moment où les marchandises sont soustraites au régime.

*article 79,
paragraphe 2,
point a), du CDU*

*Article 112,
paragraphe 3,
point a), et
article 114 de
l'appendice I de la
convention*

Article 79 du CDU

Sauf flagrant délit de soustraction des marchandises de leur moyen de transport, le moment précis de la soustraction est souvent aussi difficile à identifier que le lieu, étant donné que les deux éléments sont liés. Le moment de la soustraction est toutefois d'une importance relative dans la mesure où, le délai de séjour des marchandises sous le régime étant relativement bref, les éléments ayant une incidence sur le calcul du montant de la dette ne devraient pas, entre temps, subir de modification fondamentale. À défaut de pouvoir identifier un lieu et une date précis, le lieu devrait être le pays dont dépend le dernier bureau de douane de passage notifiant le passage à la frontière au bureau de douane de départ ou, à défaut, le pays dont dépend le bureau de douane de départ, et la date sera le premier jour ouvrable suivant l'expiration du délai prévu pour la présentation des marchandises au bureau destination.

Le dépôt de l'«avis de passage de frontière» (IE118) au dernier bureau de passage facilite au moins la détermination du pays dans lequel a eu lieu la soustraction.

VIII.2.1.1.2. Non-respect des conditions

*Article 122,
paragraphe 1, de
l'appendice I de la
convention
Article 79,
paragraphe 1, du
CDU*

La dette naît en cas de non-respect d'une des conditions régissant le placement des marchandises sous le régime de transit ou l'utilisation dudit régime.

VIII.2.2. Manquements au régime

VIII.2.2.1. Situations donnant lieu à soustraction

En principe, la notion de «soustraction» pourrait s'appliquer à toutes les situations dans lesquelles les douanes ne sont plus en mesure d'assurer le respect de la réglementation douanière et, le cas échéant, d'autres dispositions applicables aux marchandises (voir point VIII.2.1.1.1).

Les situations donnant lieu à une soustraction des marchandises au régime de transit/à la surveillance douanière sont en particulier:

1. la non-présentation des marchandises au bureau de douane de destination ou à un destinataire agréé, y compris lorsque:

- les marchandises ont été volées ou ont disparu en tout ou partie («manquantes») lors du transport ⁽⁷⁹⁾,
- la preuve de la présentation des marchandises au bureau de douane de destination a été falsifiée,
- les marchandises ont été directement livrées par le transporteur à un destinataire non agréé,
- d'autres marchandises ont été substituées en tout ou partie aux marchandises déclarées;

2. la substitution d'une opération de transit/de statut douanier des marchandises (par exemple en remplaçant la déclaration de transit commun/de l'Union «T1» par une déclaration de transit commun/de l'Union «T2» ou par un document de preuve du statut douanier de marchandises de l'Union «T2L» ou «T2LF» — ou un équivalent tel qu'un sigle «C» ou «T2F» sur des documents air/mer).

VIII.2.2.2. Situations ne constituant pas une soustraction au régime de transits

Il existe des situations qui ne constituent pas des soustractions, telles que les bris de scellés alors que l'envoi est dûment présenté au bureau de destination. Un autre exemple pour le régime de transit de l'Union: une erreur concernant le statut douanier de marchandises non Union énumérées dans un document électronique de transport utilisé en tant que déclaration de transit pour le recours au régime de transit de l'Union pour des marchandises acheminées par voie aérienne (sigle «C» au lieu de «T1») n'est pas considérée comme constitutive d'une soustraction, pour autant que la compagnie aérienne régularise la situation douanière des marchandises en procédant à leur dédouanement lors de l'arrivée à destination.

Toutefois, le fait que les marchandises n'ont pas été soustraites ne préjuge pas l'existence éventuelle d'une situation susceptible de constituer un autre manquement au régime donnant lieu à la naissance d'une dette (voir point VIII.2.3).

⁽⁷⁹⁾ Dans l'Union, l'article 124 du CDU et l'article 103 du règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission du 28 juillet 2015 complétant le règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil au sujet des modalités de certaines dispositions du code des douanes de l'Union (AD) prévoient que la dette s'éteint en cas de vol de marchandises non Union placées sous le régime de transit pour autant que ces marchandises soient retrouvées à bref délai et remises, dans l'état où elles se trouvaient au moment du vol, dans leur situation douanière initiale.

VIII.2.2.3. Situation dans laquelle une ou plusieurs conditions régissant le placement des marchandises sous le régime en cause ne sont pas respectées

*Article 122,
paragraphe 1,
de
l'appendice I
de la
convention*

Cette situation peut se produire pendant ou avant le placement des marchandises sous le régime de transit, lorsque les faits qui auraient empêché l'octroi de l'autorisation n'apparaissent qu'après la mainlevée des marchandises pour le transit. À titre d'illustration, on peut penser à un placement effectué:

*Article 79,
paragraphe 1,
du CDU*

- sans garantie valable pour le régime de transit (révocation, annulation ou délai de validité expiré) ou pour le territoire concerné (opération devant transiter par un État membre/partie contractante non couvert par la garantie) ou en cas de dépassement du montant de référence pour la garantie globale ou la dispense de garantie;
- par un expéditeur agréé mais, contrairement aux règles ou à ce qu'exige l'autorisation:
 - ✓ sans scellement de l'envoi,
 - ✓ sans fixation d'un délai de présentation à destination;
- par un titulaire d'une autorisation d'utiliser une simplification délivrée sur la base d'éléments inexacts ou incomplets;
- après annulation, révocation ou suspension de l'autorisation d'utiliser une simplification;
- après une inobservation constatée a posteriori de l'une des conditions établies pour l'utilisation d'une simplification (exemple: non-notification du changement de propriétaire durant le processus d'autorisation).

VIII.2.2.4. Dette née dans le cadre du régime de transit

Les dispositions applicables au régime de transit commun/de l'Union ne concernent pas les événements donnant lieu à une dette et à un recouvrement qui ne font pas partie du régime de transit, même lorsqu'ils semblent «liés» à une opération de transit. Ce type de dette naît par exemple dans les cas suivants:

- à la suite d'une déclaration douanière en vertu de laquelle une dette est exigible une fois que les marchandises ont été importées ou que le régime de transit a pris fin (par exemple, mise en libre pratique); ou

- en conséquence de l'introduction irrégulière (par exemple, contrebande) dans le pays d'une marchandise passible de droits à l'importation:
 - a) sans déclaration de transit («omission de la déclaration»), ou
 - b) sous le couvert d'une déclaration de transit couvrant des marchandises plus nombreuses que celles déclarées et non placées sous le régime de transit.

La situation décrite au point b) n'a en principe aucun effet sur l'apurement du régime de transit en question.

Toutefois, lorsque survient l'une ou l'autre de ces situations «liées au transit» et qu'elle donne naissance à une dette, l'autorité qui a constaté la situation doit informer l'autorité compétente du pays de départ de toute mesure prise par elle. Cela vise à permettre à l'autorité compétente du pays de départ de repérer d'éventuelles irrégularités concernant les marchandises qui devaient être placées sous le régime de transit.

VIII.2.3. Extinction de dette

*Article 112,
paragraphe 2, de
l'appendice I de la
convention*

*Article 124,
paragraphe 1,
points g) et h), du
CDU*

*Article 103, point c),
de l'AD*

Une dette s'éteint lorsque:

- la soustraction de la marchandise au régime de transit ou le non-respect des conditions régissant le placement de la marchandise sous le régime de transit résulte de la destruction totale ou de la perte irrémédiable de la marchandise (c'est-à-dire qu'elle devient inutilisable), est due à une cause dépendant de la nature même de la marchandise (l'évaporation naturelle, par exemple) ou par suite d'un cas fortuit ou de force majeure, ou est la conséquence d'une instruction des autorités douanières;
- le manquement qui a donné lieu à la naissance de la dette n'a pas eu de conséquence réelle sur le fonctionnement correct du régime de transit et ne constituait pas une tentative de manœuvre. Cette disposition laisse à chaque partie contractante le soin de déterminer, le cas échéant, les situations auxquelles cela s'applique et donc d'en limiter la portée.

Par «manœuvre», on entend la commission d'un acte qui est susceptible de donner lieu à des poursuites pénales, ou la tentative de commettre un tel acte;

- sont accomplies a posteriori toutes les formalités nécessaires pour régulariser la situation de la marchandise.

La forme de cette «régularisation» doit tenir compte de la nature de l'obligation ou de la condition qui n'a pas été respectée. Conformément à l'article 103, point c), de l'AD, l'une des

situations dans lesquelles ce manquement intervient est lorsque la surveillance douanière a été rétablie ultérieurement pour des marchandises qui ne relèvent pas officiellement d'un régime de transit, mais qui se trouvaient auparavant en dépôt temporaire ou étaient placées sous un régime particulier avec des marchandises officiellement placées sous ce régime de transit ⁽⁸⁰⁾.

VIII.2.4. Détermination des débiteurs et des cautions

VIII.2.4.1. Débiteurs

Article 113 de l'appendice I de la convention En vertu de l'article 113, paragraphe 2, de l'appendice I de la convention (article 79, paragraphes 3 et 4, du CDU):

Article 79, paragraphes 3 et 4, du CDU

- en cas d'inexécution d'une des obligations concernant la soustraction de marchandises à la surveillance douanière, le débiteur est la personne qui doit exécuter ces obligations.

Il ne peut s'agir que du titulaire du régime conformément à l'article 8, paragraphe 1, de l'appendice I de la convention (article 233 du CDU). Cette personne est, sans condition, entièrement responsable de la dette. Aucun élément intentionnel n'entre en ligne de compte pour identifier le titulaire du régime comme débiteur. Toutefois, le débiteur peut, conjointement, être également le transporteur ou le destinataire des marchandises (article 8, paragraphe 2, de l'appendice I de la convention — article 233, paragraphe 3, du CDU). Dans tous les cas, la détermination des débiteurs dépend de la nature de l'obligation spécifique qui a donné lieu au manquement et des termes de la disposition créant l'obligation.

En outre, toute personne ayant participé à la soustraction («complice») ou acquis ou détenu la marchandise soustraite («détenteur» ou «receleur») ne devient débitrice de la dette que si elle savait ou devait raisonnablement savoir qu'il y avait eu soustraction à la surveillance douanière. Dans ce cas-ci, c'est l'élément intentionnel qui détermine si les personnes concernées peuvent être considérées comme débitrices de la dette;

- en cas de non-respect d'une des conditions régissant le placement des marchandises sous le régime, le débiteur est la personne qui doit respecter les conditions régissant le placement.

⁽⁸⁰⁾ Régime de transit de l'Union uniquement.

Dans ce cas, le débiteur est le titulaire du régime, seul tenu au respect des conditions régissant le placement sous un régime de transit, y compris dans le cadre de simplifications. Si le placement implique toutefois le respect de conditions par une tierce personne, celle-ci serait également considérée comme débitrice, au même titre que le titulaire du régime.

VIII.2.4.2. Action à l'égard des débiteurs

*Article 116,
paragraphe 1, de
l'appendice I de la
convention*

Les autorités compétentes doivent engager l'action en recouvrement dès qu'elles sont en mesure de calculer le montant de la dette et de déterminer le(s) débiteur(s).

*Article 101 du
CDU*

VIII.2.4.3. Détermination et solidarité des débiteurs

*Article 113,
paragraphe 4, de
l'appendice I de la
convention*

Lorsque plusieurs débiteurs sont identifiés pour une même dette, ils sont tenus à titre solidaire au paiement du montant de cette dette. Cela signifie en particulier que l'autorité compétente pour le recouvrement peut s'adresser indistinctement à l'un ou l'autre en vue de percevoir le montant de la dette et que le paiement de tout ou partie de ce montant par l'un des débiteurs éteint la dette, à raison de ce montant, pour les autres. Pour les détails, les règles des parties contractantes sont applicables ⁽⁸¹⁾.

Article 84 du CDU

*Article 108,
paragraphe 3, du
CDU*

États membres

Article 91 de l'AD

Les autorités douanières sursoient à l'obligation d'acquitter les droits lorsqu'au moins un autre débiteur a été déterminé et a également reçu communication du montant de la dette. La durée du sursis est limitée à un an et le sursis est subordonné à la constitution, par la personne qui en bénéficie, d'une garantie valable correspondant au montant des droits en jeu (le blocage du montant de référence pour l'opération de transit concernée n'est pas considéré comme une garantie valable). Dans le cas où la personne est devenue débiteur sur la base de l'article 79, paragraphe 3, du CDU, ce sursis n'est pas appliqué si cette personne est considérée comme étant le débiteur conformément

⁽⁸¹⁾ Pour l'Union, l'article 108, paragraphe 3, point c), du CDU et l'article 91 de l'AD définissent les cas et conditions dans lesquels il convient de surseoir à l'obligation du débiteur d'acquitter les droits lorsque la dette douanière est née conformément à l'article 79 du CDU et qu'il existe plusieurs débiteurs. Il appartient aux autres parties contractantes de décider ou non d'adopter des dispositions semblables pour les dettes naissant sur leur territoire.

à l'article 79, paragraphe 3, point b) ou c), du CDU ou si une manœuvre ou négligence évidente est imputable à cette personne.

VIII.2.4.4. Communication au débiteur

*Article 116,
paragraphes 2 et 3,
de l'appendice I de
la convention*

Le montant de la dette est communiqué au débiteur et acquitté par lui selon les modalités fixées par la partie contractante concernée et dans les délais en vigueur.

*Articles 102 et 108
à 112 du CDU*

En règle générale, cette notification n'a lieu que lorsque tout est prêt pour lancer la procédure de recouvrement ⁽⁸²⁾.

VIII.2.4.5. Action à l'égard de la caution

VIII.2.4.5.1. Responsabilité de la caution et libération

*Article 117,
paragraphe 1, de
l'appendice I de la
convention*

La responsabilité solidaire de la caution à l'égard des dettes nées au niveau du titulaire du régime, son client, peut être engagée aussi longtemps que la dette est susceptible de devenir exigible, pour autant:

*Article 98,
paragraphe 1, du
CDU*

- que le titulaire du régime soit bien débiteur d'une dette née dans le cadre d'une opération de transit couverte par la garantie fournie par la caution;
- que la dette ne soit pas déjà éteinte, notamment par son paiement, ou soit encore susceptible de prendre naissance;
- que le montant de la dette à payer n'excède pas le montant garanti par la caution ⁽⁸³⁾;
- que la caution n'ait pas été libérée de ses engagements, faute de notification par l'autorité compétente dans les délais prévus.

*Article 117,
paragraphe 3, de
l'appendice I de la
convention*

La caution ne peut donc être libérée de ses engagements tant que sa responsabilité peut être engagée conformément à ce qui précède.

Article 98 du CDU

⁽⁸²⁾ Cela correspond au moment où les autorités douanières sont en mesure «de déterminer le montant des droits à l'importation ou à l'exportation exigibles et d'arrêter une décision en la matière» (article 102, paragraphe 3, du code).

⁽⁸³⁾ La caution est responsable à titre solidaire du paiement des sommes à hauteur du montant maximal, qui peut représenter 100%/50%/30% du montant de référence. Pour toute information complémentaire, voir partie III — Garanties.

Article 85,
paragraphe 3, de
l'AD

VIII.2.4.5.2. Limite à la responsabilité de la caution

Point 2 de l'acte de
cautionnement
Annexe C4 de
l'appendice II de la
convention

Annexe 32-03 de
l'AD

Dans le cas d'une garantie globale, la caution peut, en cas de demandes de paiement successives, limiter sa responsabilité au montant maximal qu'elle a précisé. Toutefois, cette limite ne s'applique qu'aux opérations de transit ayant débuté dans les trente jours qui suivent la réception de la demande de paiement précédente. Il s'agit de maintenir les risques financiers assumés par la caution dans des limites acceptables. Il s'ensuit toutefois que la couverture de garantie peut être insuffisante pour les opérations débutant dans le mois qui suit une demande de paiement.

Exemple

L'acte de cautionnement fixe un montant maximal de 50 000 euros. Le 15 janvier, la caution reçoit une première invitation à payer un montant de 40 000 euros, qu'elle acquitte.

Elle peut limiter sa responsabilité au solde de 10 000 euros pour toute opération de transit débutant avant le 14 février. Que cette opération ait débuté avant ou après le 15 janvier importe peu. De même, la date à laquelle elle reçoit la demande de paiement n'a guère d'importance.

Article 2 de
l'appendice I de la
convention

Article 151 de l'AE

Article 82 de l'AD

Toutefois, la caution est de nouveau tenue de payer le montant demandé jusqu'à concurrence de 50 000 euros si elle reçoit une deuxième demande de paiement pour une opération de transit ayant débuté le 14 février ou à une date ultérieure. Elle peut néanmoins annuler sa garantie à tout moment, annulation qui prendra effet le 16^e jour qui suit la date à laquelle est avisé le bureau de garantie.

VIII.2.4.5.3. Notifications à la caution

Si le régime n'est pas apuré, la caution doit recevoir une notification de non-apurement:

Article 117,
paragraphe 2, de
l'appendice I de la
convention

- de la part de l'autorité compétente du pays de départ au moyen de la «notification de garantie» (message IE023) ou d'une lettre équivalente dans un délai de neuf mois à compter de la date à laquelle les marchandises auraient dû être présentées au bureau de destination; et ensuite

Article 85,
paragraphe 1, de
l'AD

- de la part de l'autorité compétente pour le recouvrement dans un délai de trois ans à compter de la date d'acceptation de la déclaration de transit, du fait qu'elle est ou pourra être tenue au paiement des sommes dont elle répond à l'égard de l'opération de transit commun/de l'Union concernée.

Article 117,
paragraphe 3, de
l'appendice I de la
convention

La première notification⁽⁸⁴⁾ doit porter le numéro et la date d'acceptation de la déclaration de transit, le nom du bureau de douane de départ et du titulaire du régime, et le texte de la notification. Si une lettre équivalente est utilisée à la place du message IE023, la même structure est recommandée.

Article 85,
paragraphe 2, de
l'AD

La seconde notification doit préciser le numéro et la date de la déclaration de transit, le nom du bureau de douane de départ, le nom du titulaire du régime et le montant des sommes en jeu.

Article 10,
paragraphe 1, de
l'appendice I de la
convention

Afin de faciliter l'action à l'égard de la caution, il s'impose à celle-ci non seulement d'être établie dans la partie contractante où la garantie est constituée, mais également d'élire domicile ou de désigner un mandataire dans chacune des parties contractantes concernées par l'opération en question.

Article 82,
paragraphe 1, de
l'AD

Si l'Union est l'une de ces parties contractantes, la caution doit élire domicile ou désigner un mandataire dans chacun de ses États membres. Dans la mesure où l'autorité compétente pour le recouvrement n'est pas toujours celle du pays où la garantie a été constituée, elle ne dispose pas forcément des informations (nom et adresse) relatives à la caution ou à son mandataire dans le pays concerné.

Dans de tels cas, il faut utiliser l'«enquête sur la garantie» (message IE034) et répondre au moyen de la «réponse à la demande d'enquête sur la garantie» (message IE037)⁽⁸⁵⁾.

Si la «demande de recouvrement» (message IE150) a été envoyée par le bureau de départ, elle peut contenir les informations sur la caution et l'adresse à laquelle elle a élu domicile dans le pays de l'autorité compétente pour le recouvrement.

Article 117,
paragraphe 4, de
l'appendice I de la
convention

Note

La caution sera libérée de ses engagements si l'une ou l'autre des notifications n'est pas effectuée dans les délais prévus.

⁽⁸⁴⁾ Cette information est indiquée dans le message «Notification de garantie» (IE023).

⁽⁸⁵⁾ Ou, dans le cas d'un plan de continuité des opérations, la lettre de demande d'adresse(s) TC30 (voir modèle à l'annexe 8.3).

Article 85,
paragraphe 3, de
l'AD

DOUANES

Si la caution ne donne pas de réponse à l'adresse où elle a élu domicile, l'autorité compétente responsable du recouvrement doit contacter directement le bureau de douane de garantie.

VIII.2.4.6. Calcul du montant de la dette

Ce calcul dépend:

- des droits et autres impositions constitutifs de la dette à prendre en considération selon l'opération de transit concernée; et
- des autres éléments de taxation à prendre en considération.

Les droits et/ou autres impositions en jeu vont différer selon le régime de transit utilisé et les conditions (le lieu) de naissance de la dette. Les situations exposées ci-après peuvent se présenter (les éventuels traitements préférentiels à l'importation ne sont pas pris en considération).

Transit commun

Cas n° 1

Opération de transit commun portant sur des marchandises en libre pratique dans une partie contractante ⁽⁸⁶⁾

Exemple 1A

Procédure T2/livraison intra-Union [Union — Suisse — Union] ⁽⁸⁷⁾ (article 2, paragraphe 3, de la convention)

- Si les événements susceptibles de faire naître une dette surviennent dans l'Union: aucun droit n'est dû (parce qu'il s'agit de marchandises de l'Union); d'autres impositions peuvent être dues selon les règles relatives aux taxes nationales applicables aux marchandises.

⁽⁸⁶⁾ Les marchandises sont considérées en libre pratique dans la partie contractante commençant une opération de transit commun et sont traitées comme des marchandises T2 quand elles arrivent dans une autre partie contractante (c'est-à-dire des marchandises de l'Union circulant sous le régime de transit commun T2).

⁽⁸⁷⁾ Il s'agit également d'un transit interne de l'Union T2 au sens de l'article 227, paragraphe 2, point a), du CDU/article 293 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union (AE);.

- Si la dette naît en Suisse: la dette est due en Suisse (droits et autres impositions à l'importation).

Exemple 1B

Procédure T2/exportation [Union — Norvège]

- Si les événements susceptibles de faire naître une dette surviennent dans l'Union: aucun droit n'est dû (parce qu'il s'agit de marchandises de l'Union — pas de changement du statut des marchandises); d'autres impositions peuvent être dues selon les règles relatives aux taxes nationales applicables aux marchandises; et la procédure d'exportation précédente ainsi que les mesures liées sont annulées.
- Si la dette naît en Norvège: la dette est due en Norvège (droits et autres impositions).

Exemple 1C

Procédure T1/exportation de marchandises qui font l'objet ou bénéficient de mesures⁽⁸⁸⁾ d'exportation [Union — Suisse] (article 2, paragraphe 2, de la convention)

- Si les événements susceptibles de faire naître une dette surviennent dans l'Union: aucun droit n'est dû (parce qu'il s'agit de marchandises de l'Union); d'autres impositions peuvent être dues selon les règles relatives aux taxes nationales applicables aux marchandises; et la procédure d'exportation précédente ainsi que les mesures liées sont annulées.
- si la dette naît en Suisse: la dette est due en Suisse (droits et autres impositions à l'importation).

Cas n° 2

Opération de transit commun portant sur des marchandises en provenance de pays tiers ou d'autres parties contractantes⁽⁸⁹⁾

- Les droits et autres impositions à l'importation sont dus dans le pays où la dette est née.

Transit de l'Union et/ou commun

*Article 226,
paragraphe 1, du
CDU*

Cas n° 1

⁽⁸⁸⁾ Cette situation renvoie à l'article 226, paragraphe 2, du CDU/article 189 de l'AD pour des marchandises faisant l'objet de certaines mesures à l'exportation.

⁽⁸⁹⁾ Pour l'Union: «marchandises non Union» faisant l'objet d'une procédure T1 de transit commun (article 226, paragraphe 1, du CDU).

Opération de transit externe de l'Union T1 portant sur des marchandises non Union

- Les droits (dette douanière) et autres impositions à l'importation sont dus dans l'État membre où la dette est née ou est réputée l'avoir été.

*Article 227 du
CDU*

Cas n° 2

Opération de transit interne de l'Union T2

Il s'agit d'une opération de transit interne de l'Union T2 entre deux points de l'Union, via un pays tiers autre qu'un pays de transit commun. Une telle opération ne sert qu'à préserver le statut de l'Union des marchandises, sans suspendre aucun droit ou autre imposition pour l'Union ou ses États membres.

- Aucun droit n'est dû dans l'Union, mais d'autres impositions peuvent être dues selon les règles relatives aux taxes nationales applicables aux marchandises.

*Article 227 du
CDU*

Cas n° 3

Opération de transit interne de l'Union T2F

- Aucun droit (dette douanière) n'est dû, mais les autres impositions à l'importation sont dues dans l'État membre où la dette est née.

*Article 1^{er},
paragraphe 35, de
l'AD*

Les éléments de taxation à prendre en considération sont ceux afférents aux marchandises ayant fait l'objet de la déclaration de transit, aux taux en vigueur au moment de la naissance de la dette et dans le pays où elle est née. Ces éléments sont identifiés au moyen des données figurant sur la déclaration ainsi que des informations ou documents recueillis auprès, notamment, des autres autorités intéressées et du titulaire du régime.

VIII.3. Recouvrement de la dette

La présente section traite des aspects suivants:

- la détermination de l'autorité compétente pour le recouvrement;
- la procédure de recouvrement; et
- la détermination a posteriori du lieu de naissance d'une dette.

VIII.3.1. Analyse générale

La base juridique régissant la compétence relative à la procédure de recouvrement repose sur le principe que l'autorité compétente du pays de départ est responsable et joue le rôle principal dans l'ouverture de la procédure de recouvrement, dans la détermination du pays compétent pour ces tâches, ou, le cas échéant, dans l'acceptation d'une demande de transfert de la compétence.

VIII.3.2. Détermination de l'autorité responsable du recouvrement

VIII.3.2.1. Autorité responsable du recouvrement

*Article 114,
paragraphe 3, de
l'appendice I de la
convention*

La détermination de l'autorité compétente pour le recouvrement est fondamentale pour la bonne gestion du régime et de ses conséquences au niveau financier. L'autorité compétente est celle du pays où la dette est née ou est réputée être née.

*Article 101,
paragraphe 1, du
CDU*

Cette compétence vaut aussi bien pour le recouvrement de la dette que pour celui des autres impositions. Il s'agit cependant d'une compétence initiale susceptible d'être remise en cause si la détermination du lieu de naissance de la dette est le fruit d'une présomption (l'autorité compétente du pays de départ est responsable par défaut) et si le lieu où se sont effectivement produits les faits ayant fait naître la dette vient ultérieurement à être déterminé. Dans un tel cas, les conséquences seront toutefois différentes selon que sont concernés plusieurs parties contractantes ou seulement des États membres de l'UE (voir point VIII.3.3).

VIII.3.2.2. Lieu de naissance de la dette

Il n'existe pas de règles spécifiques sur la manière de déterminer le lieu de naissance de la dette. Cette détermination peut donc être assurée par tout moyen, pour autant qu'il soit probant pour l'autorité du pays concerné (constats de douane, documents présentés par le titulaire du régime).

VIII.3.2.2.1. Lieu où se produisent les faits faisant naître la dette

*Article 114,
paragraphe 1,
point a), de
l'appendice I de la
convention*

Il dépend en principe de l'identification du lieu où se sont réellement produits les faits ayant fait naître la dette.

*Article 87,
paragraphe 1,
2^e tiret, du CDU*

Selon les faits à l'origine de la dette, le lieu de naissance de la dette sera donc celui de la soustraction au régime, de l'inexécution d'une obligation ou du non-respect d'une condition pour le placement des marchandises sous le régime.

*Article 114,
paragraphe 1,
point b), de
l'appendice I de la
convention*

Une telle identification n'est cependant pas toujours possible. C'est pourquoi le législateur a prévu le recours à des présomptions pour déterminer le lieu de naissance de la dette lorsque le lieu réel ne peut être déterminé, à savoir:

*Article 87,
paragraphe 1,
3^e tiret, du CDU*

- le lieu où les autorités compétentes constatent que les marchandises se trouvent dans une situation ayant fait naître la dette; ou

*Article 114,
paragraphe 2, de
l'appendice I de la
convention*

- en dernier recours, un lieu déterminé par référence au dernier pays d'entrée où un «avis de passage de frontière» (message IE118) est retrouvé dans un bureau de douane de passage, ou à défaut, au pays dont dépend le bureau de douane de départ.

*Article 87,
paragraphe 1,
3^e tiret, du CDU*

VIII.3.2.2.2. Lieu où les autorités compétentes constatent que les marchandises se trouvent dans une situation ayant fait naître la dette

*Article 114,
paragraphe 1,
point b), de
l'appendice I de la
convention*

Cette constatation implique que les autorités douanières savent où se trouve la marchandise. La simple constatation de l'existence d'une dette, faute de savoir où se trouve la marchandise, ne peut suffire pour fonder la compétence en matière de recouvrement, cela pour éviter que plusieurs autorités n'en viennent à constater qu'une dette donnée est née dans leur juridiction.

*Article 87,
paragraphe 1,
3^e tiret, du CDU*

VIII.3.2.2.3. Lieu déterminé par défaut

*Article 114,
paragraphe 2, de*

La règle de détermination du lieu de naissance de la dette par l'autorité compétente prévue s'applique:

l'appendice I de la convention

Article 87, paragraphe 2, du CDU

Article 77 de l'AD

- dans les sept mois suivant la date limite d'arrivée des marchandises au bureau de destination; ou
- un mois après l'expiration du délai de 28 jours accordé au titulaire du régime pour fournir des informations (après l'ouverture de la procédure de recherche) lorsque le titulaire du régime a fourni des informations insuffisantes à la demande de l'autorité compétente du pays de départ ou n'en a pas fourni;

si le lieu de naissance de la dette ne peut être déterminé, ni par référence au lieu où se sont réellement produits les faits ni par référence à la constatation par les autorités que les marchandises se trouvent dans une situation ayant fait naître la dette.

La mise en œuvre de cette règle est directement liée aux résultats (ou à l'absence de résultats) de la procédure de recherche. Cependant, en dernier recours, mais vu les observations ci-dessus sur la détermination du lieu réel ou de la situation des marchandises, cette méthode s'applique à la plupart des cas.

À l'issue de ces sept mois et faute de pouvoir déterminer un autre lieu, la dette est réputée avoir pris naissance:

pour le transit commun:

- soit dans le pays dont dépend le dernier bureau de douane de passage d'entrée auquel un «avis de passage de frontière» (message IE118) a été transmis (ou, dans le plan de continuité des opérations, un avis de passage TC10),
- soit, à défaut, dans le pays dont dépend le bureau de douane de départ.

Exemple

- *Opération de transit commun (un pays de transit commun concerné)*

[Union (Allemagne) — Suisse — Union (France)]

Cas n° I

Le dernier «avis de passage de frontière» (message IE118) (ou, dans un plan de continuité des opérations, un avis de passage TC10) ayant été déposé au bureau de douane de passage à l'entrée en Suisse, ce dernier pays sera considéré comme celui du lieu de naissance de la dette.

Cas n° II

Le dernier «avis de passage de frontière» (message IE118) (ou, dans un plan de continuité des opérations, un avis de passage TC10) ayant été déposé au bureau de douane de passage à l'entrée dans l'Union en France, ce dernier pays sera considéré comme celui du lieu de naissance de la dette.

Cas n° III

Aucun «avis de passage de frontière» (message IE118) (ou, dans un plan de continuité des opérations, aucun avis de passage TC10) n'ayant été retrouvé, l'Allemagne sera, en tant que pays de départ, considérée comme le lieu de naissance de la dette;

dans le cadre du transit de l'Union:

- soit au lieu où la marchandise a été placée sous le régime (État membre de départ),
- soit au lieu où elle a été introduite sur le territoire douanier de l'Union sous ce régime suspendu sur le territoire du pays tiers.

Exemples

- *Opération de transit de l'Union sans passage par un pays tiers/pays de transit commun*
[Danemark — Allemagne — France — Espagne]

Il n'y a pas de bureau de passage; le Danemark sera, en tant qu'État membre de départ, considéré comme le lieu de naissance de la dette.

- *Opération de transit de l'Union avec passage par un/des pays tiers autres qu'un/que des pays de transit commun, impliquant des bureaux de passage à la sortie puis à l'entrée de l'Union*
[Union (Roumanie) — Ukraine — Union ⁽⁹⁰⁾ (Pologne)]

Cas n° I

Un «avis de passage de frontière» (message IE118) (ou, en cas de plan de continuité des opérations, un avis de passage TC10) a été déposé au bureau de passage à l'introduction (entrée) des marchandises sous le régime en Pologne; ce pays sera considéré comme le lieu de naissance de la dette.

⁽⁹⁰⁾ Il s'agit aussi d'un régime de transit commun externe du type mentionné à l'article 5 de la convention.

Cas n° II

Aucun «avis de passage de frontière» (message IE118) (ou, en cas de plan de continuité des opérations, aucun avis de passage TC10) n'a été retrouvé; la Roumanie sera, en tant que pays de départ, considérée comme le lieu de naissance de la dette.

Article 5 de la convention

NB: si un «avis de passage de frontière» (message IE118) (ou, en cas de plan de continuité des opérations, un avis de passage TC10) a été déposé au bureau de douane de passage à la sortie de l'Union (Grèce), mais pas à l'entrée en Turquie, aucune dette n'est réputée être née, la soustraction éventuelle des marchandises n'ayant pas été effectuée sous le régime de transit de l'Union, mais dans un pays tiers, sur le territoire duquel l'effet du régime (et la surveillance des autorités douanières des États membres) était suspendu. Cette situation peut survenir une fois la procédure de recherche terminée (pour d'autres renseignements sur la procédure de recherche, voir partie VII).

VIII.3.3. Procédure de recouvrement

Article 114 de l'appendice I de la convention

L'autorité compétente du pays de départ doit conclure ses recherches dans les délais prévus (voir point VIII.3.2.2.3).

Article 87 du CDU

États membres

Article 77 de l'AD

La dette douanière doit être comptabilisée dans les 14 jours suivant l'expiration du délai de sept mois dans lequel les marchandises doivent arriver à destination.

Article 105 du CDU

VIII.3.3.1. Messages d'échange d'informations

Pour échanger des informations complémentaires ou poser des questions sur un mouvement particulier, il est possible d'envoyer des messages «informations/questions» (IE144) et «demande d'informations/questions» (IE145) à n'importe quel moment de la procédure de recherche et de recouvrement.

Ces informations peuvent être demandées soit par le bureau de douane de départ, soit par le bureau de douane de destination; aucune réponse n'est requise (pas de messages associés) pour poursuivre la procédure.

Le message IE144 est utilisé par le bureau de douane de départ et le message IE145 par le bureau de douane de destination.

Tout autre document sur papier nécessaire peut être envoyé par d'autres moyens (télécopieur, courrier électronique, courrier, etc.) directement au destinataire des messages en indiquant clairement le numéro de référence maître (MRN) du mouvement qu'il concerne et, s'il est envoyé sur papier, sous couvert du formulaire TC20A (dont un modèle est fourni à l'annexe VII.8.4).

VIII.3.3.2. Échange d'informations et coopération en vue du recouvrement

Article 13 bis de la convention Sauf si le lieu effectif où s'est produit le fait ayant fait naître la dette (soustraction, non-respect d'une condition) peut être déterminé immédiatement et sans ambiguïté, la détermination de l'autorité compétente est le fruit de présomptions.

Appendice IV de la convention

Directive 2010/24/UE du Conseil

Article 118, premier alinéa, de l'appendice I de la convention

Les pays doivent donc se prêter mutuellement assistance, non seulement au stade du recouvrement proprement dit, mais d'abord afin de déterminer l'autorité compétente pour le recouvrement. Cela passe par une mise en œuvre efficace des règles régissant l'information du titulaire du régime quant au fait que le régime n'a pas pris fin, ainsi que des règles régissant la procédure de recherche (voir partie VII).

Article 165, paragraphe 2, de l'AE

Article 118, deuxième alinéa, de l'appendice I de la convention

Cette assistance doit par ailleurs se poursuivre, une fois l'autorité compétente pour le recouvrement déterminée. Cette dernière doit tenir informés le bureau de douane de départ et le bureau de douane de garantie des mesures prises pour le recouvrement de la dette au moyen de la «notification de la réalisation du recouvrement» (IE152). À cette fin, elle leur communique tous les actes juridiquement importants concernant le déroulement de l'action en recouvrement (actes de poursuite, actes d'exécution, acte de paiement).

Article 165 de l'AE

La liste des autorités compétentes en matière de recouvrement dans chacun des pays figure sur la «page d'accueil LBD» du site web Europa (http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/col/col_home.jsp?Lang=fr) pour les mouvements NSTI (nouveau système de transité informatisé) et à l'annexe VIII.8.1 pour les mouvements engagés dans le cadre du plan de continuité des opérations.

Un tel échange d'informations s'avère d'autant plus nécessaire lorsque l'autorité identifiée comme compétente pour le recouvrement n'est pas l'autorité du pays de départ, compétente pour l'engagement et le suivi de la procédure de recherche. Il importe dans ce cas, d'une part, que l'autorité ayant engagé la procédure de recherche puisse garantir que

ses résultats éventuels sont effectivement pris en considération au niveau de la détermination de l'autorité compétente pour le recouvrement. Cette méthode permettra d'éviter un cumul d'actions en recouvrement pour la même dette ou des retards dans les notifications au débiteur et à la caution pouvant conduire à des pertes de ressources. Il doit en être de même, d'autre part, si les autorités du pays de destination ou d'un pays de passage estiment disposer — le cas échéant, avant même/ou indépendamment de la réception d'une demande de recherche — des éléments (preuves des faits à l'origine de la dette ou découverte des marchandises en situation de naissance d'une dette) leur permettant d'établir leur compétence pour le recouvrement.

VIII.3.3.3. Demande de recouvrement de l'autorité compétente du pays de départ

Afin de déterminer sans équivoque quelle est l'autorité compétente pour le recouvrement, l'autorité compétente du pays de départ doit engager la procédure de recherche, à moins qu'il soit établi qu'aucun autre pays n'a été impliqué dans l'opération de transit.

*Article 50,
paragraphe 1, de
l'appendice I de la
convention*

*Article 311,
paragraphe 1, de
l'AE*

*Article 114 de
l'appendice I de la
convention*

Article 77 de l'AD

Lorsque l'autorité compétente du pays de départ obtient, par quelque moyen que ce soit, la preuve du lieu où prend naissance la dette douanière avant l'expiration des délais établis pour l'engagement de la procédure de recouvrement au départ et que ce lieu semble se trouver dans un autre État membre ou une autre partie contractante, la «demande d'octroi de compétence de recouvrement» (IE150) doit être envoyée immédiatement à cette autorité pour, le cas échéant, transférer la compétence relative au recouvrement (voir également point VIII.3.2.2.3). Les autorités compétentes du pays de destination acceptent ou refusent la demande (voir point VIII.3.3.5).

VIII.3.3.4. Demande de recouvrement émanant d'une autre autorité compétente

L'autorité d'un pays concerné par une opération de transit, ayant constaté une situation faisant naître la dette dans ce pays dans le cadre du régime (par exemple, délit de soustraction des marchandises en cours de transport, non-respect d'une obligation) doit demander à l'autorité du pays de départ de lui transférer la compétence lui permettant d'engager la procédure de recouvrement.

En revanche, la simple constatation de messages «manquants», en cours de transport ou à destination, sans que ni le lieu de la soustraction ni les marchandises soustraites ne puissent être retrouvés, ne permet pas

d'établir la compétence de l'autorité du pays ayant procédé à la constatation. Dans ce cas, l'autorité compétente de ce pays doit demander à l'autorité compétente du pays de départ la compétence en envoyant soit:

- une «réponse à la demande de recherche» (message IE143) avec le code de réponse «4» (demande de compétence de recouvrement à destination) si elle a notifié sa compétence dans le cadre d'une procédure de recherche; soit
- une «demande d'octroi de compétence de recouvrement» (message IE150) demandant le transfert de compétence si elle a découvert des marchandises en situation de naissance de dette dans son pays. Le message IE150 peut être envoyé par tout bureau qui s'estime compétent pour le recouvrement à tout moment de la procédure (après placement sous le régime de transit et jusqu'à ce que le statut du mouvement soit «information de recouvrement»).

Plan de continuité des opérations

Dans le plan de continuité des opérations, toute autorité d'un pays concerné qui découvre une situation donnant naissance à une dette sur son territoire doit informer l'autorité du pays de départ qu'il désire se charger du recouvrement au moyen d'un «avis d'information» (TC24), conforme au modèle fourni à l'annexe VIII.8.2. Cette information doit parvenir à l'autorité compétente du pays de départ avant l'expiration du délai. Celle-ci doit accuser réception de la communication sans délai et indiquer si l'autorité requérante est compétente pour le recouvrement en lui renvoyant le message TC24 dûment rempli.

VIII.3.3.5. Acceptation du recouvrement par l'autorité requise

Article 115 de l'appendice I de la convention

Article 87, paragraphe 4, du CDU

Article 311 de l'AE

L'autorité compétente à laquelle il est demandé de se charger du recouvrement ou de transférer la compétence relative au recouvrement est tenue de répondre à la demande en envoyant le message «notification d'acceptation de recouvrement» (IE151) et en indiquant «Oui» ou «Non» pour le transfert de compétences (si aucun message IE118 ou IE006 n'est présenté). Si la réponse est «Non», la compétence reste dans le pays de départ. Si la réponse est «Oui», elle est transférée au pays qui accepte la demande et qui doit dès lors engager la procédure de recouvrement. Le pays de départ doit informer en conséquence le titulaire du régime. La «notification d'acceptation de recouvrement» (message IE151) doit être envoyée dans un délai de 28 jours.

Si la dette douanière est inférieure à 10 000 euros, même si le bureau de douane compétent pour le recouvrement n'est pas le bureau de douane de départ (c'est-à-dire le bureau de douane de destination ou de passage), ce bureau de douane doit d'abord envoyer le message IE150 au bureau de douane de départ, lequel répond toujours au message IE151 en indiquant «Oui». Le bureau de douane compétent pour le recouvrement introduit alors dans le message IE150 la référence à l'article 87, paragraphe 4, du code ⁽⁹¹⁾. Bien que la compétence ne puisse être modifiée par le bureau de douane de départ, ce dernier doit être informé afin de pouvoir superviser correctement dans son intégralité la procédure de recouvrement.

Note

Opérations de transit commun (exemple: Italie — Suisse — Allemagne)

Si un «avis de passage de frontière» (message IE118) est retrouvé dans un bureau de passage à l'entrée d'une autre partie contractante (en Suisse; et qu'aucun message IE118 n'a été présenté à l'entrée en Allemagne), cette autorité doit accepter la demande de recouvrement et envoyer sans délai (dans les 28 jours au plus tard) sa réponse au moyen de la «notification d'acceptation de recouvrement» (IE151), en indiquant «Oui» pour le transfert de compétence. Le pays qui a accepté la responsabilité engage alors la procédure de recouvrement.

Opérations de transit de l'Union entre deux points du territoire douanier de l'Union via un pays tiers [exemple: Union (Pologne) — Ukraine — Union (Roumanie)]

Si un «avis de passage de frontière» (message IE118) a été retrouvé à un bureau de passage dans un autre État membre (Roumanie) et que l'autorité compétente du pays de départ a conclu que cet État membre est responsable du recouvrement, l'autorité recevant la «demande d'octroi de compétence de recouvrement» (message IE150) accepte cette demande de compétence de recouvrement et envoie sans délai (dans les 28 jours au plus tard) sa réponse au moyen de la «notification d'acceptation de recouvrement» (message IE151) en indiquant «Oui» pour le transfert de compétence. L'État membre qui a accepté la responsabilité engage alors la procédure de recouvrement.

Opérations de transit de l'Union entre deux points du territoire douanier de l'Union (exemple: Lituanie — France)

⁽⁹¹⁾ Régime de transit de l'Union uniquement.

Si l'autorité douanière du pays de destination a constaté une dette douanière à naître, inférieure toutefois à 10 000 euros, ladite autorité envoie à l'autorité douanière de départ la notification «demande d'octroi de compétence de recouvrement» (message IE150) en faisant référence à l'article 87, paragraphe 4, du code, afin de demander le transfert de compétence. L'autorité qui reçoit ce message doit accepter la demande et envoyer sans délai (dans les 28 jours au plus tard) la «notification d'acceptation de recouvrement» (message IE151) en indiquant «Oui» pour le transfert de compétence. L'État membre qui a accepté la responsabilité engage alors la procédure de recouvrement.

DOUANES

La demande de compétence de recouvrement reste sans réponse

Si l'autorité compétente requise à destination ne réagit pas dans les délais convenus (28 jours au plus tard) soit en envoyant la «réponse à la demande de recherche» (message IE143), soit en acceptant la responsabilité du recouvrement en envoyant la «notification d'acceptation de recouvrement» (message IE151), les correspondants locaux «transit» (voir réseau d'adresses pour le transit sur le site web Europa) du pays requis sont informés avec la preuve nécessaire afin de prendre des mesures, car l'autorité requise doit se charger du recouvrement. Si cette mesure n'a pas l'effet désiré, le bureau d'aide national et le coordinateur national du pays de départ sont informés pour qu'ils puissent prendre des mesures. En tout état de cause, l'autorité compétente du pays de départ doit veiller à ce que la compétence soit acceptée avant d'annuler ses mesures de recouvrement.

Cette même procédure est applicable si l'autorité compétente pour le recouvrement est située dans un pays de transit [c'est-à-dire lorsque l'«avis de passage de frontière» (message IE118) a été envoyé au bureau de douane de départ, la marchandise n'ayant toutefois pas été livrée au lieu de destination].

Il convient de noter qu'il est obligatoire de répondre à ces messages.

VIII.3.3.6. Notification du début de la procédure de recouvrement

Une fois l'autorité compétente déterminée au moyen de l'échange des messages «demande d'octroi de compétence de recouvrement» (message IE150) et «notification d'acceptation de recouvrement» (message IE151), l'autorité du pays de départ doit envoyer le message «information de recouvrement» (message IE063) à tous les bureaux qui ont reçu un message IE001, IE003, IE050 ou IE115 concernant ce mouvement pour les avertir de ne plus attendre un mouvement portant ce MRN. Cette notification informe les bureaux concernés que ce mouvement n'arrivera pas et a été placé sous l'état «information de recouvrement», ce qui ne permet plus l'utilisation des messages «avis

d'arrivée» (IE006), «résultats du contrôle» (IE018), «demande d'octroi de compétence de recouvrement» (IE150) et «notification d'acceptation de recouvrement» (IE151). Les messages d'information IE144 et IE145 (voir point VIII.3.3.1) peuvent encore être échangés tant que le recouvrement n'a pas été terminé.

Une notification doit être envoyée:

- au titulaire du régime au moyen de l'«information de recouvrement» (message IE035) ou d'une lettre équivalente;
et
- à la caution au moyen de la «notification de garantie» (message IE023) ou d'une lettre équivalente (pour toute information complémentaire, voir point VIII.2.4.5.3).

L'«information de recouvrement» (message IE035) envoyée au titulaire du régime comporte le numéro et la date d'acceptation de la déclaration de transit, le nom du bureau de douane de départ, le nom du titulaire du régime et le montant demandé ainsi que la devise.

D'autre part, l'autorité compétente du pays de départ, en conséquence de ses conclusions, ou en réponse à des demandes de «réponse à la demande de recherche» (message IE143) avec le code «4» ou «demande d'octroi de compétence de recouvrement» (message IE150) ou à des informations suffisantes doit soit transférer la responsabilité à un autre État membre ou à une autre partie contractante, soit s'en charger elle-même.

À la fin de la procédure (lorsque tous les droits et taxes ont été perçus), l'autorité responsable du recouvrement (si elle n'est pas située dans le pays de départ) informe l'autorité compétente du pays de départ du recouvrement de la dette au moyen d'une «notification de la réalisation du recouvrement» (message IE152). L'autorité compétente du pays de départ transmet ou envoie alors le message IE152 à tous les bureaux concernés par le mouvement (sauf à celui qui le lui a envoyé en premier lieu).

VIII.3.4. Détermination a posteriori du lieu de naissance d'une dette

*Article 114,
paragraphe 1, de
l'appendice I de la
convention*

La détermination de l'autorité compétente par défaut peut, dans certains cas, ne revêtir qu'un caractère initial et provisoire, sans que, toutefois, cela remette en cause la régularité d'actions en recouvrement déjà engagées.

Article 87 du CDU

VIII.3.4.1. Nouvelle preuve après l'ouverture de la procédure de recouvrement

Le lieu où se sont effectivement produits les faits ayant fait naître la dette peut parfois être découvert a posteriori, ce qui permet la détermination d'une autre autorité, qui aurait dû être compétente pour le recouvrement.

Article 115 de l'appendice I de la convention

La preuve de ce lieu peut être apportée à l'autorité initialement déterminée comme compétente pour le recouvrement, par tout moyen.

Article 311 et article 167, paragraphe 1, de l'AE

Lorsqu'une telle preuve est fournie et que les messages «demande d'octroi de compétence de recouvrement» (IE150) et «notification d'acceptation de recouvrement» (IE151) ont déjà été échangés en vue du transfert de compétence pour le recouvrement, l'autorité compétente d'origine conserve cette compétence dans le cadre du NSTI (l'annulation du message IE151 n'est pas possible) et enregistre dûment le cas dans son NSTI à titre de preuve ou pour répondre ultérieurement à d'éventuelles questions. Il est possible d'utiliser à cet effet les messages «informations/questions» (IE144) et «demande d'informations/questions» (IE145).

L'autorité initialement déterminée comme compétente adresse sans délai à l'autorité présumée responsable du recouvrement une demande d'octroi de compétence de recouvrement TC25 conforme au modèle fourni à l'annexe VIII.8.2, avec tous les documents nécessaires, y compris une copie des éléments de preuve présentés. Il incombe alors à la nouvelle autorité d'accuser réception de la demande et d'indiquer dans les trois mois suivant l'envoi du TC25 si elle accepte la responsabilité du recouvrement en renvoyant le TC25 dûment complété à l'autorité déterminée initialement comme compétente pour le recouvrement. Faute de réponse à la demande dans les trois mois, celle-ci reprend l'action en recouvrement engagée.

Après perception du montant de la dette, ce nouveau bureau informe l'autorité compétente d'origine de l'achèvement de la procédure de recouvrement afin de permettre à celle-ci d'envoyer la «notification de la réalisation du recouvrement» (message IE152) au bureau de douane de départ, qui le transmettra à tous les bureaux concernés pour clore le mouvement dans tous les systèmes.

VIII.3.4.2. Nouvelle autorité compétente et nouvelle action en recouvrement

Article 115 de l'appendice I de la convention

Si la nouvelle autorité accepte le transfert de responsabilités, elle engage sa propre action en recouvrement de la dette.

Article 311 et article 167, paragraphes 1 et 3, de l'AE

Si la nouvelle autorité est compétente, elle doit immédiatement informer l'autorité compétente d'origine (même après l'expiration du délai de trois mois mentionné ci-dessus), qui suspendra alors son action en recouvrement si celle-ci n'a pas déjà abouti au paiement des montants concernés. Il est possible d'utiliser à cet effet les messages «informations/questions» (IE144) et «demande d'informations/questions» (IE145).

Si l'autorité initialement compétente et cette nouvelle autorité appartiennent à deux États membres de l'UE, cette nouvelle action en recouvrement ne peut concerner que les autres impositions (différence de territorialité fiscale), l'action en recouvrement de la dette douanière (même territoire douanier) n'étant pas affectée.

En revanche, si les lieux et autorités concernés appartiennent à deux parties contractantes différentes, ce sont à la fois les droits (territorialité douanière) et les autres impositions (territorialité fiscale) qui devront faire l'objet du recouvrement.

VIII.3.4.3. Conséquences pour l'action en recouvrement initiale

Article 118 de l'appendice I de la convention

Une fois le recouvrement effectué par la nouvelle autorité compétente et la «notification de la réalisation du recouvrement» (message IE152) envoyée à l'autorité initialement compétente, cette dernière:

Article 165 de l'AE

- soit annule l'action en recouvrement initialement engagée, mais n'ayant pas encore abouti (et qui avait été suspendue);
- soit rembourse les sommes déjà perçues au débiteur (ou à la caution).

Note

Si les autorités et les lieux appartiennent à la même partie contractante, seules les impositions perçues autres que les droits de douane sont remboursées.

VIII.3.4.4. Conséquences pour l'action en recouvrement

VIII.3.4.4.1. Information des bureaux de douane de départ et garantie en cas de recouvrement ou d'apurement

Article 118 de l'appendice I de la convention
Article 165 de l'AE

L'autorité responsable du recouvrement est tenue d'informer le bureau de douane de départ de la perception des droits et des autres impositions au moyen de la «notification de la réalisation du recouvrement» (message IE152), afin de permettre au bureau de douane de départ d'envoyer la «notification de la réalisation du recouvrement» (message IE152) à tous les bureaux concernés par le mouvement. L'envoi du message IE152 par le bureau de douane de départ permet l'apurement du mouvement dans le système.

En outre, le bureau de douane de départ informe le bureau de douane de garantie au moyen du message «crédit du montant de référence» (IE209) et, si cela n'a pas encore été fait, le titulaire du régime au moyen des messages «information de recouvrement» (IE035) et «notification d'apurement» (IE045).

VIII.3.4.4.2. Information de la caution en cas de recouvrement ou d'apurement

Article 117, paragraphe 4, de l'appendice I de la convention
Article 85 de l'AD

Lorsque la caution a été avisée que l'un des mouvements de son client n'a pas été apuré, elle est informée par l'autorité compétente pour le recouvrement, soit du recouvrement de la dette (auprès d'un débiteur), soit de l'apurement ultérieur du régime au moyen de la «notification d'apurement» (message IE045) ou d'une lettre équivalente.

VIII.4. Cas particuliers (pour mémoire)

VIII.5. Exceptions (pour mémoire)

VIII.6. Instructions nationales spécifiques (réservé)

VIII.7. Partie réservée à l'usage des administrations douanières

VIII.8. Annexes

VIII.8.1. Liste des autorités compétentes pour le recouvrement dans le plan de continuité des opérations

Pour consulter la dernière version de cette liste, veuillez cliquer sur le lien suivant:

EUROPA:

[https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit fr](https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_fr)

VIII.8.2. Avis d'information TC24 et avis de recouvrement TC25

<p>TC24 TRANSIT DE L'UNION/COMMUN</p> <p>AVIS D'INFORMATION</p> <p>DÉTERMINATION DE L'AUTORITÉ RESPONSABLE DU RECOUVREMENT conformément aux articles 311 et 167 de l'AE/à l'article 115 de l'appendice I de la convention</p>	
<p>1. Autorité requérante</p> <p>Nom et adresse complète: N° de référence: Télécopieur: Courriel:</p>	<p>2. Autorité requise</p> <p>Nom et adresse complète:</p>
<p>3. Déclaration de transit</p> <p>N°: Bureau de départ: Date:</p> <p>Procédure de recherche engagée: <input type="checkbox"/> Oui Date: Référence: <input type="checkbox"/> Non</p>	
<p>4a. Demande</p> <p><input type="checkbox"/> L'autorité requérante du pays de départ notifie par la présente que l'autorité requise sera responsable du recouvrement de la dette douanière afférente à l'opération de transit susmentionnée, et ce, sur la base des faits suivants:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Les documents suivants sont joints:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Information sur la caution:</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	

4b. Demande

L'autorité requérante d'un pays autre que le pays de départ notifie par la présente qu'elle sera responsable du recouvrement de la dette douanière afférente à l'opération de transit susmentionnée, et ce, sur la base des faits suivants:

.....
.....

Les documents suivants sont joints:

.....
.....

5. Pour l'autorité requérante

Lieu:

Date:

Signature:

Cachet

6a. Accusé de réception et réponse à la demande de l'encadré 4a (à renvoyer à l'autorité requérante)

L'autorité requise d'un pays autre que le pays de départ accuse réception de la communication et:

confirme qu'elle est responsable du recouvrement de la dette afférente à l'opération de transit susmentionnée;

déclare qu'elle n'est pas responsable du recouvrement de la dette afférente à l'opération de transit susmentionnée, et ce, sur la base des faits suivants:

.....
.....

6b. Accusé de réception et réponse à la demande de l'encadré 4b (à renvoyer à l'autorité requérante)

L'autorité requise du pays de départ accuse réception de la communication et:

confirme que l'autorité requérante est responsable du recouvrement de la dette afférente à l'opération de transit susmentionnée;

déclare que les autorités requérantes ne sont pas responsables du recouvrement de la dette afférente à l'opération de transit susmentionnée, et ce, sur la base des faits suivants:

.....
.....

Information sur la caution:

7. Pour l'autorité requise

Lieu:

Date:

Signature:

Cachet

**TC25
TRANSIT DE L'UNION/COMMUN**

AVIS DE RECOUVREMENT

**DÉTERMINATION DE L'AUTORITÉ RESPONSABLE DU RECOUVREMENT
conformément aux articles 311 et 167 de l'AE/à l'article 115 de l'appendice I de la convention**

1. Autorité requérante

Nom et adresse complète:
N° de référence:
Télécopieur:
Courriel:

2. Autorité requise

Nom et adresse complète:

3. Déclaration de transit

N°:
Bureau de départ:
Date:

Procédure de recherche engagée: Oui
Date:
Référence:
 Non

4. Demande

L'autorité requérante notifie par la présente que l'autorité requise sera responsable du recouvrement de la dette douanière afférente à l'opération de transit susmentionnée, et ce, sur la base des faits suivants:

.....
.....

Les documents suivants sont joints:

.....
.....

5. Information sur la caution

6. Pour l'autorité requérante

Lieu:
Date:
Signature:

Cachet

7. Accusé de réception (à renvoyer à l'autorité requérante)

L'autorité requise accuse réception de la communication et notifie:

qu'elle est responsable du recouvrement de la dette afférente à l'opération de transit susmentionnée;

qu'elle n'est pas responsable du recouvrement de la dette afférente à l'opération de transit susmentionnée, et ce, sur la base des faits suivants:

.....
.....

8. Pour l'autorité requise

Lieu:

Date:

Signature:

Cachet

VIII.8.3. Demande d'adresse(s) TC30

TC30 Garantie pour le transit de l'Union/commun: demande d'adresse(s)	
1. Autorité requérante Nom et adresse complète:	2. Autorité requise Nom et adresse complète:
3. <input type="checkbox"/> Certificat de garantie globale n° <input type="checkbox"/> Garantie isolée par titres n° Nom et adresse du titulaire du régime 	
4. Prière de compléter les rubriques figurant ci-dessous et de me renvoyer le formulaire. a) Nom et adresse de la caution: b) Nom et adresse du correspondant en... (pays du bureau demandeur) c) Référence éventuelle à faire figurer dans la lettre au correspondant:	

<p>5. Pour l'autorité requérante</p> <p>Lieu: Date: Signature:</p> <p style="text-align: right;">Cachet</p>	<p>6. Pour l'autorité requise</p> <p>Lieu: Date: Signature:</p> <p style="text-align: right;">Cachet</p>
---	--

PARTIE IX — RÉGIME TIR (APPLICABLE DANS L'UNION)

La partie IX traite de la circulation des marchandises sous le couvert d'un carnet TIR (transport international routier).

Le point 2 traite de l'habilitation des associations garantes et des titulaires de carnets TIR.

Le point 3 décrit le système de garantie TIR tel qu'il est appliqué au sein de l'Union européenne (UE ou Union).

Le point 4 décrit les formalités à accomplir au bureau de douane de départ ou d'entrée, ainsi que les divergences.

Le point 5 décrit les formalités à accomplir au bureau de douane de destination ou de sortie, les incidents, les irrégularités et l'apurement des opérations TIR.

Le point 6 décrit les procédures de recherche et de recouvrement.

Le point 7 décrit le statut de destinataire agréé.

Le point 8 contient les annexes de la partie IX.

IX.1. TIR (transport international routier)

La présente section fournit des informations sur:
— le contexte et la réglementation (point IX.1.1);
— les principes du régime TIR (point IX.1.2).

IX.1.1. Contexte et réglementation

Article 226, paragraphe 3, point b), et article 227, paragraphe 2, point b), du CDU

La principale réglementation régissant le régime TIR est la convention douanière relative au transport international des marchandises sous le couvert de carnets TIR (convention TIR de 1975), élaborée sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU). La convention TIR a été agréée au nom de l'Union européenne par le règlement (CEE) n° 2112/78 du Conseil du 25 juillet 1978 et est entrée en vigueur dans l'Union le 20 juin 1983. Une version consolidée de la convention TIR a été publiée comme annexe de la décision 2009/477/CE du Conseil du 28 mai 2009. La convention est régulièrement mise à jour et la Commission publie des amendements à la convention au *Journal*

officiel de l'Union européenne en indiquant la date d'entrée en vigueur.

Les règles internes de l'Union régissant la circulation des marchandises dans l'Union sous le couvert du régime TIR sont décrites dans le règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013) (CDU), son acte d'exécution (articles 163, 164, 167, 168 et 274 à 282) et son acte délégué (articles 184, 186 et 187).

Au 17 juillet 2020, la convention TIR compte 76 parties contractantes, dont l'Union européenne et ses 27 États membres. Le recours au régime TIR n'est cependant possible que dans les pays dans lesquels il existe des associations garantes agréées (63 pays au 23 janvier 2020).

Conformément à la réglementation de l'Union, le régime TIR ne peut être utilisé dans l'Union que dans le cas d'un mouvement de transit qui débute ou se termine à l'extérieur du territoire douanier de l'Union, ou qui est effectué entre deux points du territoire douanier de l'Union avec emprunt du territoire d'un pays tiers.

IX.1.2. Principes du régime TIR

Le régime TIR repose sur cinq grands piliers:

- la circulation des marchandises dans des véhicules munis de plaques TIR ou conteneurs agréés, sous scellement douanier;
- la suspension, pendant tout le transport TIR, des droits et taxes appliqués aux marchandises et la garantie de leur paiement, par une chaîne de garanties valables au niveau international. L'association garante nationale de chaque partie contractante garantit le paiement de tout droit ou autre taxe susceptible de devenir exigible en cas d'irrégularité survenant dans le pays durant l'opération TIR. Chaque partie contractante fixe sa limite de garantie, le montant maximal recommandé, qui peut être exigé de chaque association nationale en cas d'irrégularité, étant fixé à 100 000 euros (pour l'Union: 100 000 euros ou le montant équivalent dans la devise nationale);
- le carnet TIR qui sert de déclaration en douane pour le transport de marchandises et qui atteste de l'existence de la garantie. Les carnets TIR sont distribués aux associations garantes nationales

par l'organisation internationale agréée par le comité de gestion TIR [actuellement, l'Union internationale des transports routiers (IRU)]. Le carnet TIR n'est valable que pour un seul transport TIR. Il est mis en œuvre dans le pays de départ et sert de document aux fins du contrôle douanier dans les parties contractantes de départ, de passage et de destination;

- la reconnaissance, par les pays de passage et de destination, des mesures de contrôle douanier prises dans le pays de départ. En conséquence, les marchandises transportées sous le régime TIR dans des véhicules ou des conteneurs scellés ne seront en principe pas examinées aux bureaux de douane de passage;
- l'obligation, pour les associations nationales désireuses de délivrer des carnets TIR et pour les personnes désireuses de les utiliser, de respecter certaines conditions et prescriptions minimales (dans le but de contrôler l'accès au régime TIR) et d'être habilitées par les autorités compétentes (généralement les administrations douanières) du pays dans lequel elles sont établies.

IX.2. Habilitations

La présente section fournit des informations sur:

- l'habilitation des associations garantes (point IX.2.1);
- l'habilitation des titulaires de carnets TIR (point IX.2.2).

IX.2.1. Habilitation des associations garantes

*Article 228 du
CDU*

*Article 6,
paragraphe 1, et
annexe 9, partie I,
de la convention
TIR*

Aux fins de la convention TIR, l'Union européenne est considérée comme formant un seul territoire. Entre autres conditions préalables pour recourir au régime TIR, chaque pays ou territoire utilisant ledit régime doit être couvert par le système de garantie internationale. En conséquence, les associations garantes nationales doivent être habilitées conformément à la convention TIR.

La convention TIR fixe les conditions et prescriptions minimales auxquelles une association garante devra satisfaire pour être habilitée à délivrer des carnets TIR.

IX.2.1.1. Procédure d'habilitation

Annexe 9, partie I, paragraphe 1, de la convention TIR Deux éléments distincts caractérisent l'habilitation: les critères de base pour être habilité et l'établissement d'un accord écrit ou de tout autre instrument juridique entre l'association garante et les autorités douanières.

IX.2.1.2. Critères d'habilitation

Annexe 9, partie I, paragraphe 1, points a) à d), de la convention TIR Les critères d'habilitation couvrent un certain nombre de questions techniques et factuelles, telles que la preuve de l'expérience et des connaissances de l'association, la preuve d'une situation financière saine et l'absence d'infractions à la législation. En règle générale, ces critères sont très similaires à ceux appliqués dans le cadre des régimes de transit commun et de l'Union en ce qui concerne l'autorisation d'utiliser une garantie globale (voir partie III pour de plus amples informations sur les garanties).

IX.2.1.3. Accord écrit

Annexe 9, partie I, paragraphe 1, point e), de la convention TIR L'accord écrit ou tout autre instrument juridique comprend un engagement incluant une série d'obligations devant être respectées par l'association garante.

Dans un souci d'harmonisation maximale, l'annexe IX.8.7 fournit un modèle d'accord écrit contenant les conditions et prescriptions minimales pouvant être appliquées entre les autorités douanières de l'Union et leurs associations garantes nationales.

IX.2.1.4. Suivi de l'habilitation

À des fins de bonne gestion, il convient d'effectuer un suivi permanent de cette habilitation afin de déterminer si l'association garante satisfait toujours aux critères d'éligibilité et fournit l'assurance que les conditions et prescriptions de ladite habilitation demeurent appropriées et nécessaires compte tenu, le cas échéant, des éventuels changements de circonstances signalés par l'association garante.

IX.2.2. Habilitation des titulaires de carnets TIR

L'accès contrôlé au régime TIR constitue l'un des piliers dudit régime.

*Article 1^{er}, point o),
de la convention
TIR*

On entend par «titulaire» (titulaire du carnet TIR) la personne qui a été habilitée à recourir au régime TIR et au nom de laquelle le carnet TIR est présenté. Le titulaire du carnet TIR est responsable de la

Article 184 de l'AD

présentation du véhicule et des marchandises, avec le carnet TIR y relatif, aux bureaux de douane de départ, de passage et de destination.

*Articles 273 et 276
de l'AE*

Au sein du territoire douanier de l'Union, le titulaire du carnet TIR est également chargé de déposer les données du carnet TIR pour l'opération TIR au(x) bureau(x) de départ ou d'entrée.

*Article 6,
paragraphe 4, et
annexe 9, partie II,
de la convention
TIR*

Le concept juridique de «titulaire» (titulaire du carnet TIR), tel qu'utilisé dans la convention TIR, définit les conditions et prescriptions minimales auxquelles un titulaire du carnet TIR devra satisfaire pour être habilité à utiliser le régime TIR.

IX.2.2.1. Procédure d'habilitation

*Annexe 9, partie II,
paragraphe 3, de la
convention TIR*

En pratique, l'évaluation du respect des critères définis dans la convention TIR est une tâche que se partagent l'association garante habilitée et les autorités compétentes du pays d'enregistrement du demandeur. La convention TIR n'attribue aucune tâche particulière à l'association garante ou aux autorités compétentes, la procédure à suivre dépendant plutôt des dispositions et pratiques en place dans chaque pays.

IX.2.2.2. Répartition des tâches dans le cadre de la procédure d'habilitation

Au niveau de l'Union, le code des douanes et ses actes délégué et d'exécution ne donnent aucune instruction expresse en la matière. Le choix de la procédure d'habilitation à appliquer relève donc de la compétence nationale.

Dans un premier temps, l'association garante doit au moins examiner toutes les demandes d'habilitation. À l'issue de ces vérifications, et en cas d'avis favorable de l'association garante, la demande doit être transmise aux autorités compétentes. Si ces dernières sont satisfaites des vérifications effectuées tant par l'association garante que par les autorités douanières, les autorités douanières peuvent alors habilitier le demandeur.

La consultation entre l'autorité douanière compétente et l'association garante s'effectue via la banque de données internationale TIR (ITDB).

IX.2.2.2.1. Contrôles effectués par les autorités douanières

Sans préjudice des contrôles qui pourraient être effectués par l'association garante, la vérification du respect de la dernière condition, à savoir «l'absence d'infractions graves ou répétées à l'encontre de la législation douanière ou fiscale» revient à l'autorité compétente.

Bien que l'épithète «graves» s'applique très certainement aux infractions pénales, il n'exclut pas la possibilité que les irrégularités civiles et administratives commises puissent être également considérées comme «graves» au regard de la pratique nationale.

Annexe 9, partie II, paragraphe 1, point d), de la convention TIR

De même, le terme «répétées» ne doit pas être interprété uniquement sur la base du nombre d'infractions commises, mais également en fonction d'un intervalle de temps. Il est ainsi proposé que ce terme s'applique à trois infractions au moins commises au cours d'une période de cinq ans.

IX.2.2.2.2. Suivi de l'habilitation

Notes explicatives 9.II.4 et 9.II.5 de la convention TIR

Compte tenu du rôle central joué par le titulaire du carnet TIR dans le cadre du régime TIR et, en particulier, de son rôle de déclarant, il est essentiel que la liste des titulaires de carnets TIR habilités enregistrée dans l'ITDB soit maintenue à jour. Les autorités compétentes sont tenues de fournir en temps opportun à la Commission de contrôle TIR (TIRExB) des informations actualisées concernant le statut des titulaires de carnets TIR qu'elles ont habilités. Les informations concernant les habilitations et les retraits d'habilitations à utiliser les carnets TIR doivent être enregistrées par les autorités douanières compétentes directement dans l'ITDB.

Annexe 9, partie II, paragraphes 4 et 5, de la convention TIR

Par voie de conséquence, les habilitations seront soumises à un examen permanent afin de s'assurer que le titulaire du carnet TIR remplit toujours les critères d'éligibilité de ladite habilitation et que les conditions et prescriptions y afférentes demeurent appropriées et nécessaires.

Il est également recommandé que les habilitations inactives soient révoquées lorsqu'aucun carnet TIR n'a été délivré au titulaire du

carnet TIR au cours d'une période donnée (un an, par exemple). Les autorités compétentes doivent enregistrer sans délai la fin de l'activité dans l'ITDB.

Le suivi des habilitations devrait être réalisé conjointement avec l'association garante. Si le suivi révèle un cas de non-respect des critères d'éligibilité de l'habilitation, les autorités compétentes devront envisager le retrait de ladite habilitation.

Les associations garantes coopèrent également avec les autorités douanières compétentes et demandent des modifications (mise à jour des informations sur les titulaires de carnet TIR habilités) via l'ITDB. Ces demandes seront validées par les autorités douanières compétentes.

IX.2.2.3. Retrait de l'habilitation

Annexe 9, partie II, paragraphe 6, de la convention TIR

De même que l'association garante peut refuser au titulaire du carnet TIR l'utilisation de la garantie TIR, un titulaire du carnet TIR habilité peut se voir interdire l'accès au régime TIR de deux manières:

- il peut être exclu du régime TIR en vertu de l'article 38 de la convention TIR; ou
- son habilitation à utiliser les carnets TIR peut être révoquée en vertu de l'article 6, paragraphe 4, de la convention TIR.

L'habilitation peut également être retirée par l'autorité compétente à la suite d'une demande du titulaire du carnet TIR.

Article 229 du CDU

La décision prise par les autorités douanières d'un État membre est applicable sur la totalité du territoire douanier de l'Union à toutes les opérations TIR présentées par ce titulaire du carnet TIR à un bureau de douane pour acceptation.

IX.2.2.3.1. Recours à l'article 38 ou à l'article 6, paragraphe 4

Commentaires à l'article 38 et annexe 9, partie II, de la convention TIR

L'article 6, paragraphe 4, prévoit une autre sanction qui, pour de multiples raisons, doit être préférée à celle de l'article 38. À première vue, toute situation entraînant une exclusion en vertu de l'article 38 pourrait de la même manière entraîner la révocation de l'habilitation au titre de l'article 6, paragraphe 4, et de l'annexe 9, partie II.

Article 38 de la convention TIR

La révocation de l'habilitation au titre de l'article 6, paragraphe 4, et de l'annexe 9, partie II, doit s'appliquer aux titulaires de carnets TIR

établis dans l'Union, à condition que la révocation d'un opérateur national soit définitive. Pour les titulaires de carnets TIR exclus temporairement ou habilités par un autre État membre ou par d'autres parties contractantes en dehors de l'Union, seul l'article 38 peut s'appliquer.

IX.2.2.3.2. Application de l'article 38 de la convention TIR

L'article 38 prévoit l'exclusion permanente ou temporaire du titulaire. La convention TIR ne définit pas ces termes. L'exclusion temporaire devrait signifier que l'habilitation est suspendue pendant une période donnée. Des difficultés logistiques peuvent alors se poser pour les parties contractantes, qui devront surveiller très attentivement cette période de suspension.

L'exclusion d'un opérateur du régime TIR est une décision extrêmement grave, qui doit dans tous les cas être pleinement justifiée. Lorsqu'une infraction ou irrégularité est considérée comme suffisamment grave pour entraîner l'exclusion, cette dernière doit, de préférence, être appliquée de manière permanente. De même, il est concevable qu'un opérateur ayant été exclu de manière permanente puisse être réhabilité ultérieurement si la situation venait à changer.

Dans des circonstances particulières toutefois, l'exclusion temporaire est envisagée, notamment lorsqu'il est possible de remédier dans un délai réduit à l'irrégularité qui a justifié cette décision (certifications d'agrément tardant à être délivrées, problèmes techniques concernant les compartiments de chargement, par exemple).

IX.2.2.3.3. Application de l'article 6, paragraphe 4, de la convention TIR

*Annexe 9, partie II,
de la convention
TIR et note
explicative 9.II.4*

L'habilitation sera révoquée si le titulaire du carnet TIR ne remplit plus les critères d'éligibilité y afférents (il ne respecte plus les critères de base de l'habilitation, par exemple) ou ne peut plus prétendre à une habilitation (il a commis des infractions graves ou répétées, par exemple).

En plus de devoir informer le titulaire du carnet TIR, l'État membre révoquant l'habilitation est tenu d'enregistrer l'information sans délai dans l'ITDB.

IX.2.2.3.4. Notification à la Commission européenne et aux autres États membres

Article 229 du CDU Les exclusions réalisées au titre de l'article 38 de la convention TIR doivent être enregistrées sans délai par les autorités douanières compétentes dans l'ITDB. Cet enregistrement est considéré comme une notification à la Commission européenne et aux autres États membres comme le prévoit l'article 229, paragraphe 2, du CDU.

L'exactitude de ces données échappe au contrôle de la Commission européenne et les États membres doivent faire preuve de vigilance lorsqu'il s'agit d'interdire l'accès au régime TIR à un opérateur. En cas de doute, l'information devra être confirmée auprès du point focal TIR de l'État membre ayant signalé l'exclusion.

IX.2.2.4. Notification du rétablissement de l'accès au régime TIR

Un État membre peut être amené à révoquer sa décision d'exclure un titulaire de carnet TIR ou peut décider de rétablir l'habilitation. Aussi importe-t-il tout autant que tous les autres États membres soient tenus informés de ces décisions. À cette fin, les procédures de notification décrites au point IX.2.2.3 ci-dessus s'appliquent également à ces décisions.

IX.3. Garanties

La présente section est composée comme suit:

- introduction (point IX.3.1);
- montant de la garantie (point IX.3.2);
- champ d'application de la garantie (point IX.3.3);
- responsabilité des associations garantes de l'Union (point IX.3.4).

IX.3.1. Introduction

Article 3, point b), article 6, paragraphe 1, article 8, paragraphe 3, article 8, paragraphe 4, et Le système de garantie internationale constitue l'un des piliers du régime de transit douanier TIR. Cette garantie a été conçue pour s'assurer que les droits de douane et taxes en jeu durant les opérations de transport TIR soient couverts à tout moment.

article 11 de la
convention TIR

IX.3.2. Montant de la garantie

IX.3.2.1. Montant maximal de la garantie

*Article 8,
paragraphe 3, et
note
explicative 0.8.3 de
la convention TIR*

Chaque partie contractante déterminera le montant maximal, par carnet TIR, de la garantie.

Article 163 de l'AE

Au niveau de l'Union, il a été convenu que le montant maximal de la garantie est exprimé en euros et s'élève à 100 000 euros.

IX.3.2.2. Règles concernant le taux de change

Pour les États membres n'ayant pas adopté l'euro comme monnaie unique, les règles suivantes s'appliquent:

*Article 53,
paragraphe 2, du
CDU*

a) aux fins de l'accord/de l'engagement, le montant maximal payable par carnet TIR équivaut à la contre-valeur en monnaie nationale de la somme de 100 000 euros. Les taux à utiliser pour cette conversion sont fixés par la Banque centrale européenne une fois par an, le premier jour ouvrable d'octobre, et sont publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*. Ce taux s'applique à compter du 1^{er} janvier de l'année suivante;

*Article 48,
paragraphe 2 et 3,
de l'AE*

b) en cas de réclamation près l'association garante, le taux de change à appliquer est celui en vigueur le jour de l'acceptation du carnet TIR par le bureau de douane de départ ou d'entrée. Ces taux sont fixés une fois par mois et sont publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 53,
paragraphe 1,
point b), du CDU*

*Article 48,
paragraphe 1, de
l'AE*

IX.3.3. Champ d'application de la garantie

*Article 2 de la
convention TIR*

La convention TIR n'établit aucune distinction en ce qui concerne les marchandises pouvant être transportées sous le couvert d'un carnet TIR. Cependant, la chaîne de garantie internationale ne couvre pas les alcools et produits à base de tabac répertoriés ci-dessous. Cette restriction s'applique quelles que soient les quantités de marchandises concernées. Le montant maximal de la garantie mentionné au point IX.3.2.1 ci-dessus s'applique ainsi au transport

de toutes les marchandises, à l'exclusion des alcools et des produits à base de tabac suivants:

Code SH (*)	Description du produit
2207.10	Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de 80 % vol ou plus
2208	Idem que ci-dessus, mais avec un titre alcoométrique volumique de moins de 80 % vol
2402.10	Cigares (y compris ceux à bouts coupés) et cigarillos contenant du tabac
2402.20	Cigarettes contenant du tabac
2403.11 et 2403.19	Tabac à fumer, même contenant des succédanés de tabac en toute proportion

(*) Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises.

IX.3.4. Responsabilité des associations garantes de l'Union

Article 228 du CDU Aux fins du régime TIR, l'Union est considérée comme formant un seul territoire. Néanmoins, chaque État membre compte au moins une association garante nationale habilitée.

Article 164 de l'AE Une notification valide de non-apurement effectuée par l'autorité douanière compétente à son association garante conformément à la convention TIR a le même effet juridique que si cette notification avait été adressée à une autre association garante par sa propre autorité compétente.

Article 11, paragraphe 1, de la convention TIR

IX.4. Formalités au bureau de départ ou d'entrée

La présente section est composée comme suit:

- introduction (point IX.4.1);
- acceptation des données du carnet TIR (point IX.4.2);

- sécurité du véhicule/conteneur (point IX.4.3);
- formalités à accomplir au bureau de douane de départ ou d'entrée (point IX.4.4);
- chargement intermédiaire (point IX.4.5);
- différences constatées (point IX.4.6).

IX.4.1. Introduction

Article 1^{er}, point k), de la convention TIR Le bureau de douane de départ remplit deux fonctions distinctes et essentielles, qui correspondent à trois des cinq piliers du système TIR. La première fonction est l'acceptation du carnet TIR, la garantie de la sécurité physique du véhicule routier/du conteneur, et l'application des contrôles douaniers.

Section 1.2 du manuel TIR

Article 228 du CDU L'autre fonction, tout aussi importante, concerne l'apurement (voir point IX.5.2) de l'opération TIR et, au besoin, le recouvrement des droits et taxes dus (voir point IX.6.4). Compte tenu du fait que l'Union est, aux fins des règles régissant l'utilisation du carnet TIR, considérée comme formant un seul territoire, le rôle et la responsabilité du bureau de douane de départ au sein de l'Union sont particulièrement importants.

Article 273, paragraphe 1, de l'AE Le système de transit électronique de l'Union à utiliser pour l'échange de messages pour le TIR est le nouveau système de transit informatisé (NSTI), déjà utilisé pour le transit de l'Union.

Article 276 de l'AE Au sein du territoire douanier de l'Union, la fin/l'apurement de l'opération TIR entre les bureaux de douane de départ ou d'entrée et les bureaux de douane de destination ou de sortie est accéléré(e) par l'envoi des messages suivants en lieu et place du retour de la partie appropriée du volet n° 2: «avis d'arrivée» (IE006) et «résultats du contrôle» (IE018).

Note

Le NSTI est utilisé uniquement pour les opérations TIR réalisées au sein de l'Union (c'est-à-dire, en dehors des pays de transit commun). Dans le cas d'un transport TIR entrant dans l'Union depuis un pays tiers et ayant traversé un pays non Union avant d'entrer à nouveau dans l'Union, le titulaire du carnet TIR (ou son représentant) est tenu

de déposer les données du carnet TIR aux fins de débiter une opération TIR à chaque bureau de douane d'entrée dans l'Union.

Un exemple est fourni à l'annexe IX.8.9.

IX.4.2. Acceptation des données du carnet TIR

Article 273 de l'AE Le NSTI est utilisé pour l'échange de données du carnet TIR aux fins des opérations TIR et **de l'accomplissement des formalités douanières liées aux régimes de transit de l'Union.**

L'échange électronique de données du carnet TIR s'effectue à trois niveaux:

- entre le titulaire du carnet TIR et les autorités douanières (domaine extérieur);
- entre les bureaux de douane d'un pays (domaine national); et
- entre les administrations douanières nationales, et entre ces administrations et la Commission européenne (domaine commun).

En règle générale, selon l'État membre concerné, les options suivantes peuvent être proposées au titulaire d'un carnet TIR pour déposer les données électroniques de son carnet:

- la saisie directe par l'opérateur (Direct Trader Input), notamment via un site internet douanier;
- l'échange de données informatisées;
- la saisie des données au bureau de douane (via un terminal mis à disposition des opérateurs);
- la saisie des données via une interface développée par l'organisation internationale (par exemple, l'application EPD de l'IRU).

L'utilisation du carnet TIR sans échange de données du carnet TIR pour des opérations TIR en cas de panne temporaire des systèmes électroniques est décrite à l'annexe IX.8.4 (procédure de secours).

Article 274 de l'AE Bien que le titulaire du carnet TIR soit tenu de déposer les données dudit carnet au bureau de douane de départ ou d'entrée au moyen du NSTI, afin d'éviter toute conséquence juridique découlant d'une

divergence entre le message électronique et les données du carnet TIR, les autorités douanières de l'Union sont tenues de continuer à remplir le carnet TIR, conformément à la convention TIR.

Annexe 1 de la convention TIR

En cas de divergence entre les énonciations du NSTI et le carnet TIR lui-même, les informations du carnet TIR prévalent et le titulaire du carnet TIR est tenu de corriger les données électroniques afin qu'elles concordent avec les énonciations figurant dans ledit carnet.

Annexe 10, paragraphe 4, de la convention TIR

Chaque carnet TIR est identifié par un numéro de référence unique. Un carnet TIR peut comporter 4, 6, 14 ou 20 volets. Chaque partie contractante utilise un jeu de deux volets; le nombre de volets donne une indication du nombre de parties contractantes pouvant être traversées, y inclus les parties contractantes de départ et de destination.

Il est important de s'assurer que seuls les carnets TIR valides sont acceptés. La liste des carnets TIR enregistrés comme non valables par l'organisation internationale peut être téléchargée depuis l'application électronique développée par cette dernière.

L'IRU, qui est responsable de l'impression et de la distribution du carnet TIR, a mis en place certaines mesures de sécurité afin de permettre l'identification des faux carnets TIR ou des contrefaçons. Ces mesures incluent:

- le «logo» d'un camion en relief sur la couverture;
- l'utilisation d'une encre thermochromique;
- un code-barres correspondant au numéro alphanumérique du carnet TIR.

Article 12 de la convention TIR

Cependant, même un carnet TIR authentique peut être non valable si, par exemple, il n'a pas été signé et visé par l'association émettrice ou la période de validité indiquée dans la case n° 1 de la couverture du carnet TIR a expiré.

De même que pour tous les contrôles douaniers, le degré et l'intensité des contrôles à appliquer avant l'acceptation du carnet TIR seront déterminés sur la base d'une analyse des risques. Ces contrôles devront permettre, en outre, de s'assurer que les marchandises chargées sont couvertes par la garantie (voir point IX.3.3).

IX.4.3. Sécurité du véhicule/conteneur

Annexe 2 de la convention TIR

Selon le principe de reconnaissance mutuelle des contrôles douaniers, il est fondamental que le bureau de douane de départ s'assure que le véhicule ou conteneur est agréé pour le transport de marchandises sous le couvert d'un carnet TIR. Dans la plupart des cas, et conformément à l'analyse des risques, ces contrôles se limitent à un examen du certificat d'agrément du véhicule. Cependant, il convient également de garder à l'esprit que ces certificats peuvent être aisément falsifiés. En l'absence de certificat d'agrément ou en cas de présentation d'un certificat d'agrément non valable, aucune opération TIR ne peut débuter.

IX.4.3.1. Recommandation concernant l'utilisation d'un système de codes pour porter les annotations de défauts dans le certificat d'agrément

Annexes 2, 3 et 4 de la convention TIR

Le 11 juin 2015, le comité de gestion de la convention TIR a décidé de recommander aux autorités compétentes, lors de l'enregistrement d'annotations de défauts dans la rubrique n° 10 du certificat d'agrément, de compléter les annotations de défauts écrites à la main par un système de codes qui indiquerait l'emplacement et le type de défaut. Le système de codes uniforme défini dans cette recommandation doit être utilisé par toutes les autorités douanières de l'Union. Cependant, l'absence de tout code à la rubrique n° 10 du certificat d'agrément ne doit pas empêcher l'acceptation d'un certificat d'agrément, tant que les dispositions de l'annexe 3 de la convention TIR sont respectées.

IX.4.4. Formalités au bureau de douane de départ ou d'entrée

Article 276 de l'AE

Outre la présentation du carnet TIR et de tous les documents devant accompagner ledit carnet, le véhicule et les marchandises, le titulaire du carnet TIR, ou son représentant, est responsable du dépôt des données du carnet dans le NSTI au bureau de douane de départ ou d'entrée, à l'aide du message «données relatives à la déclaration» (IE015), en respectant les règles et en utilisant les codes indiqués pour les déclarations de transit établies par voie électronique.

Appendice C2 du TDA

Un tableau de corrélation entre les éléments de données du carnet TIR et du système NSTI est disponible à l'annexe IX.8.2.

Annexe B de l'AD

Annexe B de l'AE

La base de données des bureaux de douane dans l'UE répertorie les bureaux de douane de destination ou de sortie de l'Union auprès

desquels les marchandises doivent être présentées pour mettre fin à l'opération TIR. Elle est disponible à l'adresse internet suivante:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/col/col_search_home.jsp?Lang=fr

Le NSTI valide automatiquement la déclaration. La validation peut inclure une vérification d'identité du titulaire du carnet TIR via l'ITDB. Toute déclaration incorrecte, incomplète ou incompatible est rejetée au moyen du message «rejet de la déclaration» (IE016).

Une fois la déclaration acceptée par les autorités douanières, le système génère un MRN, lequel est ensuite affecté à l'opération TIR et communiqué au titulaire du carnet TIR ou à son représentant dans le message «MRN attribué» (IE028).

La déclaration acquiert alors le statut «accepté» et le bureau de douane de départ ou d'entrée fixe le délai imparti pour la présentation des marchandises au bureau de douane de destination ou de sortie (voir point IX.4.4.6) et décide s'il y a lieu ou non d'inspecter les marchandises/le véhicule, y compris le scellement du véhicule.

Le bureau de douane de départ ou d'entrée peut vérifier la validité du numéro d'identification (ID) du titulaire du carnet TIR de l'une des manières ci-après:

Article 276 de l'AE

- automatiquement lors de l'acceptation de la déclaration connectant leur système national de transit à l'ITDB;
- manuellement avant la mainlevée de l'opération TIR via l'ITDB;
- manuellement via l'ITDB en cas de procédure de secours telle que décrite à l'annexe IX.8.4.

Pour de plus amples informations sur la rectification, l'annulation et la vérification de la déclaration électronique, voir point IV.2.

IX.4.4.1. Utilisation correcte du carnet TIR

L'utilisation du carnet TIR doit être conforme à la présentation qui en est faite ici. Voir annexe IX.8.3 pour des instructions détaillées sur la manière de remplir le carnet TIR et d'utiliser les volets dans les différents bureaux de douane (de départ, de passage et de destination).

Le bureau de douane de départ doit également veiller à ce que les cases de la couverture du carnet TIR soient correctement remplies.

IX.4.4.2. Recommandation concernant l'utilisation du code SH

Résolutions et recommandations du manuel TIR Le 31 janvier 2008, le comité de gestion de la convention TIR de 1975 a décidé de recommander que les titulaires d'un carnet TIR indiquent le code SH à 6 chiffres, outre une description des marchandises, sous la case n° 10 du manifeste de marchandises du volet jaune (non destiné aux douanes) du carnet TIR.

Les bureaux de douane de départ de l'Union accepteront également que le code SH figure sur les volets du carnet TIR réservés à l'usage des administrations douanières et fasse partie intégrante des données électroniques du carnet TIR.

Il convient de noter que le titulaire du carnet TIR n'est pas obligé d'indiquer le code SH.

Dans les situations où le code SH est fourni, les autorités douanières du bureau de départ ou d'entrée doivent vérifier s'il est conforme à celui mentionné dans les autres documents de transport, douaniers ou commerciaux.

IX.4.4.3. Preuve du statut douanier de marchandises de l'Union

Articles 119 et 127 de l'AD
Article 207 de l'AE Dans le cas où un carnet TIR, constituant l'unique document de transport émis dans un État membre, couvre les marchandises de l'Union transportées depuis un autre État membre via le territoire d'un pays tiers, le titulaire du carnet TIR peut apposer le code «T2L» (ou «T2LF» dans le cas de marchandises de l'Union expédiées vers, depuis ou entre des territoires fiscaux spéciaux), ainsi que sa signature (case n° 10), sur tous les volets appropriés du manifeste de marchandises du carnet TIR aux fins de prouver le statut douanier de marchandises de l'Union.

Lorsque le carnet TIR couvre également des marchandises non Union, le code «T2L» ou «T2LF» et la signature sont apposés clairement afin de montrer que seules sont concernées les marchandises de l'Union.

Le code «T2L» ou «T2LF» apposé sur tous les volets appropriés du carnet TIR doit être signé et visé par l'agent compétent du bureau de douane de départ aux fins de son authentification.

IX.4.4.4. Présentation d'une garantie

Une garantie est requise afin de permettre la mainlevée de l'opération TIR. Dans le cas des opérations TIR, la garantie est présentée sous la forme d'un carnet TIR valide. La garantie de type B et le numéro du carnet TIR sont utilisés dans le NSTI. Pour de plus amples informations concernant les garanties, voir point IX.3.

IX.4.4.5. Scellement des véhicules/conteneurs

Article 19 de la convention TIR

Annexe 2 de la convention TIR

Il importe également d'être attentif au scellement des véhicules/conteneurs. Il est crucial de vérifier le nombre de scellés douaniers devant être apposés, et leur emplacement exact, au moyen du certificat d'agrément (point 5) et des photos ou croquis annexés. Lorsqu'il estime que cela est nécessaire, le bureau de douane de départ peut apposer d'autres scellés aux fins d'empêcher l'ouverture non autorisée du compartiment de chargement.

Le bureau de douane de départ est tenu d'apposer correctement les scellés. Le bureau de douane d'entrée contrôle scrupuleusement les scellés déjà apposés afin de détecter d'éventuelles interventions illicites. Le régime TIR interdit l'usage de scellés propres à l'exportateur ou au transporteur en lieu et place des scellés douaniers.

IX.4.4.6. Délai

Articles 276 et 278 de l'AE

Le bureau de douane de départ ou d'entrée fixe le délai imparti pour la présentation des marchandises au bureau de douane de destination ou de sortie.

Le délai fixé par ce bureau est contraignant pour les autorités douanières des États membres dont le territoire est emprunté au cours de l'opération TIR, et ces États membres ne peuvent le modifier.

Lorsque la présentation a eu lieu au bureau de douane de destination ou de sortie après l'expiration du délai fixé par le bureau de douane de départ ou d'entrée, le titulaire du carnet TIR est considéré comme ayant respecté le délai si celui-ci ou le transporteur prouve, à la satisfaction du bureau de douane de destination ou de sortie, que le retard ne lui est pas imputable.

Le bureau de douane de départ ou d'entrée fixe le délai en tenant compte des éléments suivants:

- le moyen de transport à utiliser;
- l'itinéraire;
- la législation régissant le transport ou toute autre législation susceptible d'avoir une incidence sur la fixation du délai (par exemple: la législation sociale ou environnementale applicable au mode de transport, la réglementation en matière de transport sur les heures de travail et les périodes de repos obligatoires pour les conducteurs);
- toute information utile communiquée par le titulaire du carnet TIR, le cas échéant.

IX.4.4.7. Itinéraire de circulation des marchandises dans le cadre d'une opération TIR

Article 275 de l'AE Lorsque le bureau de douane de départ ou d'entrée le juge nécessaire (par exemple, pour le transport de marchandises présentant des risques accrus), il fixe un itinéraire pour l'opération TIR en tenant compte de toute information utile communiquée par le titulaire du carnet TIR.

Bien qu'il soit impossible de fixer l'itinéraire précis à suivre, il convient au minimum d'indiquer, dans le NSTI et dans la case n° 22 du carnet TIR, les États membres par lesquels l'opération TIR doit transiter.

En général, il est à prévoir que les marchandises circulant dans le cadre d'une opération TIR, et en particulier lorsqu'il s'agit d'animaux vivants ou de denrées périssables, sont transportées vers leur lieu de destination en utilisant l'itinéraire le plus économiquement justifié.

IX.4.4.8. Mainlevée de l'opération TIR

Article 276 de l'AE Après acceptation des données du carnet TIR et réalisation des contrôles nécessaires, la mainlevée de l'opération TIR est octroyée. Le bureau de douane de départ ou d'entrée informe le titulaire du carnet TIR de la mainlevée des marchandises aux fins de l'opération TIR.

Le bureau de douane de départ enregistre le MRN de l'opération TIR dans la case n° 2 (sous la rubrique «No.») de la souche n° 1 du carnet TIR et la renvoie au titulaire du carnet TIR ou à son représentant.

Article 184 de l'AD Il n'est pas obligatoire que le document d'accompagnement transit (TAD) ou le document d'accompagnement transit/sécurité (TSAD) accompagne les marchandises avec le carnet TIR si le MRN figurant sur le carnet TIR est facilement lisible ou si le MRN doit être présenté

aux autorités douanières par un autre moyen (par exemple, sous la forme d'un code-barres ou d'une indication affichée sur un dispositif mobile ou électronique).

Cependant, le titulaire du carnet TIR peut demander au bureau de douane de départ ou d'entrée de lui fournir le TAD ou le TSAD sous la forme définie par ce bureau de douane (une version imprimée ou par voie électronique).

Le bureau de douane de départ ou d'entrée détache et conserve le volet n° 1 du carnet TIR, et l'annote avec le MRN.

Article 276 de l'AE Une fois la mainlevée accordée, le NSTI envoie automatiquement le message «avis anticipé d'arrivée» (IE001) au bureau de douane de destination ou de sortie. Le message externe «placement sous le régime du transit» (IE029) peut également être envoyé au titulaire du carnet TIR ou à son représentant.

IX.4.5. Chargement intermédiaire

Article 18 de la convention TIR Un transport TIR peut concerner au maximum quatre ⁽⁹²⁾ bureaux de départ et de destination.

Lorsque des marchandises supplémentaires sont chargées auprès d'un bureau de douane intermédiaire (en cours de route), ledit bureau agit à la fois en tant que bureau de destination et bureau de départ, en ce qui concerne l'utilisation du carnet TIR et de ses données.

Les procédures décrites ci-dessus au point IX.4.4 s'appliquent. En particulier, la première opération doit être clôturée dans le NSTI et les messages IE06 et IE018 doivent être envoyés (voir point IX.5.3).

À l'issue du chargement des marchandises supplémentaires, le titulaire du carnet TIR est tenu de déposer dans le NSTI une nouvelle déclaration avec les données du carnet TIR, en incluant tous les détails des envois précédents [tels que la référence du document précédent (MRN)]. Un exemple est fourni à l'annexe IX.8.9.

IX.4.5.1. Suspension temporaire du transport TIR

Article 26 de la convention TIR Lorsqu'un transport TIR est suspendu, ne serait-ce que temporairement, aucune garantie n'est accordée pour cette partie de trajet suspendue. Un transport TIR empruntant le territoire d'un État

⁽⁹²⁾ Ce chiffre pourrait être porté à huit si les amendements à la notification dépositaire C.N.99.2021.TREATIES-XI.A.16 entrent en vigueur en mars 2022.

Commentaires portant sur les articles 2 et 26 de la convention TIR

Article 26, paragraphe 2, de la convention TIR

qui n'est pas une partie contractante à la convention TIR doit être suspendu. Lorsqu'une partie du trajet d'un transport TIR n'est pas effectuée par route (par exemple, transport par voie navigable couvert par un régime de transit plus simple ou non couvert par un régime de transit), le titulaire du carnet TIR peut demander aux autorités douanières de suspendre le transport TIR pour cette partie du trajet et reprendre celui-ci dès la fin du trajet non effectué par route.

Article 26, paragraphe 3, de la convention TIR

Dans de tels cas, les contrôles et les formalités sont réalisés respectivement aux bureaux de douane de sortie et d'entrée. Voir points IX.4.4 et IX.5.3.

Commentaires portant sur les articles 2 et 26 de la convention TIR

Néanmoins, au sein du territoire d'une partie contractante, le régime TIR peut s'appliquer à une partie du trajet non effectuée par la route (transport ferroviaire, par exemple) lorsque les autorités douanières sont en mesure d'assurer les contrôles et les formalités permettant un commencement et une fin correcte de la procédure aux bureaux de douane d'entrée et de sortie (et de destination, le cas échéant).

IX.4.6. Divergences

IX.4.6.1. Traitement des divergences

Il convient de considérer essentiellement les trois types de divergences ou d'irrégularités suivants relatifs aux marchandises:

- marchandises manquantes;
- marchandises en excédent;
- marchandises décrites de manière incorrecte.

Le traitement accordé à ces divergences varie selon que l'irrégularité est détectée par le bureau de douane de départ ou d'entrée, et si une déclaration d'exportation est également concernée.

IX.4.6.2. Divergences détectées par le bureau de douane de départ

Article 40 de la convention TIR

Une irrégularité détectée par le bureau de douane de départ avant acceptation du carnet TIR et du dépôt de ses données doit être considérée comme une irrégularité liée au régime douanier qui a précédé (par exemple, l'entrepôt douanier, le dépôt temporaire ou la mainlevée des marchandises aux fins du régime d'exportation). Il est probable que ce soit le cas pour une divergence portant sur la description et la quantité des marchandises, les informations relatives

au régime douanier qui a précédé ayant été simplement transposées dans le carnet TIR et ses données.

Cependant, dans certains cas, il est possible que l'irrégularité soit frauduleuse et ait été commise aux fins d'utiliser de façon indue ou abusive le système TIR et de transit, par exemple, en décrivant comme autres marchandises des marchandises présentant des risques accrus. Dans de telles circonstances, il convient d'appliquer la sanction imposée par la législation nationale à l'encontre des personnes responsables.

IX.4.6.3. Divergences détectées par le bureau de douane d'entrée

Article 23 de la convention TIR

Article 24 de la convention TIR

Article 8, paragraphe 5, de la convention TIR

Article 8, paragraphe 7, de la convention TIR

Article 79 du CDU

Article 8, paragraphe 5, de la convention TIR

Dans certaines circonstances seulement, il incombe aux autorités douanières du bureau de douane d'entrée d'examiner les marchandises au cours du transport TIR sous scellement. En cas d'examen, il doit être fait mention des nouveaux scellés apposés et, si nécessaire, des résultats des contrôles effectués par ces autorités douanières, sur les volets restants du carnet TIR, sur les souches correspondantes et dans le NSTI.

Toute irrégularité détectée par le bureau de douane d'entrée doit être traitée au cas par cas. Lorsque les marchandises non déclarées concernées sont détectées dans le compartiment de chargement scellé du véhicule routier, le titulaire du carnet TIR est la principale personne, directement responsable, ou le débiteur de la dette douanière. Pour des raisons fiscales, le montant garanti est couvert par la garantie du carnet TIR, et l'association garante est tenue pour responsable.

Si, pour une quelconque raison, la poursuite de l'opération TIR n'est pas autorisée, par exemple, parce que l'importation des marchandises est interdite ou soumise à des restrictions, lesdites marchandises devront être retenues à la frontière.

Dans le cas où la poursuite de l'opération TIR est autorisée, les informations relatives aux marchandises détectées doivent être mentionnées sur les volets restants du carnet TIR (voir case intitulée «Pour usage officiel»). La case intitulée «Pour usage officiel» devra porter la mention «Marchandises en excédent: article 8, paragraphe 5, de la convention TIR», suivie de la description et de la quantité des marchandises détectées.

Dans le NSTI, le titulaire du carnet TIR est tenu de corriger les données en conséquence avant acceptation du carnet au bureau de douane d'entrée.

Les marchandises en excédent détectées à l'extérieur du compartiment de chargement scellé doivent être traitées comme des marchandises introduites frauduleusement au sein de l'Union; il conviendra alors de prendre les mesures qui s'imposent. Dans de tels cas, l'association garante ne sera pas tenue pour responsable de l'acquittement des droits et taxes en jeu, même si le conducteur ou le titulaire du carnet TIR sont considérés comme débiteurs par les autorités douanières.

IX.5. Formalités au bureau de douane de destination ou de sortie

La présente section est composée comme suit:

- introduction (point IX.5.1);
- apurement de l'opération TIR au départ (point IX.5.2);
- formalités à accomplir au bureau de douane de destination ou de sortie (point IX.5.3);
- changement de bureau de douane de destination ou de sortie (point IX.5.4);
- incidents en cours de route et l'utilisation du procès-verbal de constat (point IX.5.5);
- constatation d'irrégularités (point IX.5.6);
- système de contrôle des carnets TIR (point IX.5.7);
- chargement intermédiaire (point IX.5.8);
- utilisation du carnet TIR pour les marchandises renvoyées (point IX.5.9).

IX.5.1. Introduction

Le bureau de douane de destination ou de sortie a une responsabilité majeure dans l'achèvement diligent de l'opération TIR.

IX.5.2. Apurement de l'opération TIR par le bureau de douane de départ ou d'entrée

L'apurement de l'opération TIR représente une action extrêmement importante des autorités compétentes au départ ou à l'entrée en ceci qu'elle met effectivement fin à la responsabilité de l'association garante.

*Article 10,
paragraphe 2, de la
convention TIR*

L'opération TIR ne peut être apurée qu'à la condition d'avoir été correctement achevée.

*Article 215,
paragraphe 2, du
CDU*

*Article 1^{er}, point e),
de la convention
TIR*

L'apurement de l'opération TIR est réalisé de manière implicite, en ce sens qu'il ne donne pas lieu à une quelconque décision ou action formelle du bureau de douane de départ ou d'entrée. De même, aucune notification formelle confirmant l'apurement n'est envoyée à l'association garante. En l'absence de notification contraire, le titulaire du carnet TIR et l'association garante peuvent considérer l'opération TIR comme apurée.

IX.5.3. Formalités au bureau de douane de destination ou de sortie

*Articles 278 et 279
de l'AE*

Sur présentation des marchandises, du véhicule, du carnet TIR et du MRN de l'opération TIR dans le délai fixé par le bureau de douane de départ ou d'entrée, le bureau de douane de destination ou de sortie contrôle les scellés apposés et, sur la base du MRN, extrait les données du NSTI et les enregistre.

Le message «avis d'arrivée» (IE006) est envoyé au bureau de douane de départ ou d'entrée afin de lui signaler l'arrivée de l'envoi.

Article 277 de l'AE

Une fois les contrôles requis réalisés sur la base des informations contenues dans le message «avis anticipé d'arrivée» (IE001), le bureau de douane de destination ou de sortie envoie les codes appropriés dans le message «résultats du contrôle» (IE018) au bureau de douane de départ ou d'entrée. Ce message doit également contenir toutes les informations ajoutées en cours de route dans le procès-verbal de constat et sur la souche n° 1 du carnet TIR. Ces informations pourraient concerner, par exemple, un transbordement, de nouveaux scellés, ou encore des incidents ou accidents (voir point IX.5.5).

Le bureau de douane de destination détache et conserve les deux parties du volet n° 2 du carnet TIR, annote la souche du carnet TIR, puis remet ledit carnet à son titulaire.

Article 274 de l'AE Dans le cas où la mainlevée des marchandises au titre d'une opération TIR a été octroyée dans le NSTI du bureau de douane de départ ou d'entrée et où le système du bureau de douane de destination ou de sortie est indisponible au moment de l'arrivée des marchandises, le bureau de douane de destination ou de sortie doit effectuer les contrôles nécessaires et mettre fin au régime sur la base du volet n° 2 du carnet TIR.

Les informations sont saisies dans le NSTI a posteriori par le bureau de douane de destination ou de sortie, une fois ce dernier de nouveau disponible, afin de permettre l'apurement de l'opération dans le NSTI par le bureau de douane de départ ou d'entrée.

Article 274 de l'AE Dans le cas où la mainlevée des marchandises au titre de l'opération TIR est octroyée au bureau de douane de départ ou d'entrée sans échange de données du carnet TIR pour des opérations TIR en cas de panne temporaire sur la base du seul carnet TIR, il incombe au bureau de douane de destination ou de sortie de mettre fin au régime sur la base du volet n° 2 dudit carnet et de renvoyer la partie appropriée du carnet au bureau de douane de départ ou d'entrée.

Article 279, paragraphe 4, de l'AE Le bureau de douane de destination est tenu de viser le carnet TIR en complétant la souche n° 2 et en conservant le volet n° 2. À la suite du visa, le bureau de douane de destination renvoie le carnet TIR à son titulaire. En l'absence du titulaire, le carnet TIR doit être restitué à la personne qui l'a présenté, réputée agir pour le compte du titulaire.

IX.5.4. Changement de bureau de douane de destination ou de sortie

Article 1^{er}, point l), de la convention TIR En vertu de la convention TIR, le titulaire du carnet TIR est autorisé à présenter les marchandises et le carnet TIR et à mettre fin à l'opération TIR auprès d'un bureau de douane de destination ou de sortie autre que celui déclaré. Ce bureau devient alors le bureau de douane de destination ou de sortie.

Article 278, paragraphe 3, de l'AE

Dès que le NSTI détecte que le bureau de douane de destination ou de sortie réel n'a pas reçu de message «avis anticipé d'arrivée» ou «AAR» (IE001) pour le MRN présenté, le message «demande d'AAR» (IE002) est envoyé par ce bureau de douane.

Le bureau de douane de départ ou d'entrée répond alors en envoyant un message «réponse à une demande d'AAR» (IE003) contenant les données du message «AAR» (IE001). Le bureau de douane de destination ou de sortie peut ensuite envoyer le message «avis d'arrivée» (IE006) et poursuivre avec d'autres formalités (voir point IX.5.3).

Après réception du message «avis d'arrivée» (IE006), le bureau de douane de départ ou d'entrée doit signaler au bureau de douane de destination ou de sortie déclaré, au moyen du message «renvoi de l'avis d'arrivée» (IE024), que les marchandises sont arrivées à un autre bureau de douane de destination ou de sortie.

Si le bureau de douane de départ ou d'entrée ne retrouve pas l'opération sur la base du MRN communiqué, il indique dans le message «réponse à une demande d'AAR» (IE003) la raison (sous la forme de codes allant de 1 à 4) pour laquelle le message «AAR» (IE001) ne peut pas être envoyé.

Les motifs de rejet peuvent être les suivants:

code 1: l'opération TIR a déjà été présentée à un autre bureau de douane de destination ou de sortie;

code 2: l'opération TIR a été annulée par le bureau de douane de départ ou d'entrée;

code 3: le MRN est inconnu (pour une raison technique ou à cause d'une irrégularité); ou

code 4: autres motifs.

(Pour plus de détails sur les codes, voir point VII.3.4.4.4).

Le bureau de douane de destination ou de sortie étudie le motif du rejet et, si le motif le permet, met fin à l'opération TIR, et détache et conserve les deux parties du volet n° 2 du carnet TIR. Il doit également annoter la souche n° 2 du carnet TIR, renvoyer la partie appropriée du volet n° 2 au bureau de douane de départ ou d'entrée, puis restituer le carnet TIR à son titulaire.

IX.5.5. Incidents survenant au cours de la circulation de marchandises et utilisation du procès-verbal de constat

Article 25 de la convention TIR

Si les scellés douaniers sont rompus ou si des marchandises ont péri ou ont été endommagées lors d'un accident survenu en cours de route, le transporteur est tenu de contacter immédiatement les autorités douanières ou, à défaut, toute autre autorité compétente du pays dans lequel se trouve la cargaison.

Article 277 de l'AE

Si le transporteur a été obligé de s'écarter de l'itinéraire prescrit par le bureau de douane de départ ou d'entrée en raison de circonstances indépendantes de sa volonté ou si l'incident ou accident, au sens de l'article 25 de la convention TIR, est survenu sur le territoire douanier de l'Union, le transporteur présente les marchandises, le véhicule, le carnet TIR et le MRN à l'autorité douanière la plus proche de l'État membre sur le territoire duquel se trouve le moyen de transport.

Les autorités concernées établiront dans le plus bref délai le procès-verbal de constat figurant dans le carnet TIR.

En cas d'accident nécessitant le transbordement sur un autre véhicule, ce transbordement ne peut s'effectuer qu'en présence de l'autorité concernée. Ladite autorité établira le procès-verbal de constat.

Note explicative à l'article 29 de la convention TIR

À moins que le carnet TIR ne porte la mention «marchandises pondéreuses ou volumineuses», le véhicule ou conteneur de substitution devra être agréé pour le transport de marchandises sous scellés douaniers.

En outre, il sera scellé et les informations relatives aux scellés apposés seront indiquées dans le procès-verbal de constat.

Toutefois, si aucun véhicule ou conteneur agréé n'est disponible, le transbordement pourra être effectué sur un véhicule ou dans un conteneur non agréé, pour autant qu'il offre des garanties suffisantes. Dans ce dernier cas, les autorités douanières apprécieront si elles peuvent, elles aussi, laisser continuer dans ce véhicule ou conteneur le transport sous le couvert du carnet TIR.

En cas de péril imminent nécessitant le déchargement immédiat, partiel ou total, le transporteur peut prendre des mesures de son propre chef sans attendre l'intervention des autorités. Il aura alors à prouver aux autorités douanières qu'il a dû agir ainsi dans l'intérêt du véhicule ou du conteneur ou de son chargement et, aussitôt après avoir pris les mesures préventives nécessaires et une fois le péril écarté, avertira sans délai les autorités douanières pour faire constater

les faits, vérifier le chargement, sceller le véhicule ou le conteneur et établir le procès-verbal de constat.

Le bureau de douane de destination ou de sortie envoie un message «résultats du contrôle» (IE018) contenant l'ensemble des informations disponibles relatives à l'incident qui auront été consignées dans le procès-verbal de constat et le carnet TIR.

Le procès-verbal de constat restera joint au carnet TIR.

IX.5.6. Irrégularités constatées au bureau de douane de destination ou de sortie

IX.5.6.1. Irrégularités concernant les marchandises

*Article 8,
paragraphe 5, de la
convention TIR*

Il convient de traiter au cas par cas toute irrégularité détectée par le bureau de douane de destination ou de sortie. Lorsque les marchandises non déclarées concernées sont détectées dans le compartiment de chargement scellé du véhicule routier, elles sont couvertes par la garantie du carnet TIR et l'association garante est tenue pour responsable. La case n° 27 du volet n° 2 et la case n° 5 de la souche n° 2 du carnet TIR doivent être annotées.

L'annotation doit préciser «Marchandises excédentaires: article 8, paragraphe 5, de la convention TIR», suivie de la description et de la quantité des marchandises. Dans le NSTI, le message «résultats du contrôle» (IE018) est envoyé par le bureau de douane de destination ou de sortie, accompagné du code «B» et de la mention «En attente de résolution des différences», demandant au bureau de douane de départ ou d'entrée de réaliser une enquête.

L'opération acquiert alors le statut «En attente de résolution» au niveau du bureau de douane de départ ou d'entrée.

Une fois le problème résolu, le bureau de départ ou d'entrée en informe le bureau de douane de destination ou de sortie à l'aide du message «notification de résolution de différences» (IE020). La mainlevée des marchandises est alors octroyée et l'opération est apurée par le bureau de douane de départ.

Si l'irrégularité porte sur des marchandises manquantes ou dont la description est erronée, la même action est requise concernant les annotations portées sur le carnet TIR et l'envoi des messages via le NSTI.

IX.5.6.2. Irrégularités concernant les scellés

Les agents du bureau de douane de destination ou de sortie doivent vérifier que les scellés apposés sont toujours intacts. Si les scellés ont été rompus ou manipulés, le bureau de douane de destination ou de sortie doit indiquer cette information dans le message «résultats du contrôle» (IE018) envoyé au bureau de douane de départ ou d'entrée.

Dans ce cas, le bureau de destination ou de sortie détermine, sur la base des faits présentés, les mesures appropriées qu'il y a lieu de prendre (inspection éventuelle des marchandises, par exemple) avant d'en informer le bureau de douane de départ ou d'entrée.

IX.5.6.3. Autres irrégularités

Si l'irrégularité est frauduleuse et vise à détourner le système TIR ou à en abuser, il est opportun d'intenter une action en justice contre les parties responsables.

IX.5.7. Système de contrôle des carnets TIR

*Article 6,
paragraphe 2 bis,
de la convention
TIR*

*Annexe 10 de la
convention TIR*

Une organisation internationale agréée par le comité de gestion est chargée d'établir un système de contrôle des carnets TIR afin d'assurer une organisation et un fonctionnement efficaces du système de garantie internationale. Il s'agit actuellement de l'IRU, qui utilise un système de contrôle électronique (appelé SafeTIR).

Le bureau de douane de destination rend disponibles les informations concernant la fin ou la fin partielle d'une opération TIR dans le NSTI.

Ces informations doivent être transmises, si possible quotidiennement, via les moyens de communication les plus rapides. Au minimum, les informations suivantes doivent être transmises, pour tout carnet TIR présenté au bureau de douane de destination:

- a. numéro de référence du carnet TIR;
- b. date et numéro d'inscription au registre des douanes (tenue des livres);
- c. nom ou numéro du bureau de douane de destination;

- d. date et numéro de référence figurant sur le certificat de la fin de l'opération TIR (cases n^{os} 24 à 28 du volet n^o 2) au bureau de douane de destination [si différents de b)];
- e. fin partielle ou définitive;
- f. fin de l'opération TIR certifiée avec ou sans réserve, sans préjudice des articles 8 et 11 de la convention TIR;
- g. autres renseignements ou documents (facultatif);
- h. numéro de page du carnet TIR sur laquelle la fin de l'opération est certifiée.

IX.5.8. Déchargement intermédiaire

Article 18 de la convention TIR

Un transport TIR peut concerner jusqu'à quatre ⁽⁹³⁾ bureaux de départ et de destination.

Si une partie des marchandises est déchargée auprès d'un bureau de douane intermédiaire (en cours de route), ledit bureau agit à la fois en tant que bureau de destination et en tant que bureau de départ aux fins du carnet TIR et de ses données.

Les procédures décrites au point IX.5.3 s'appliquent. En particulier, la première opération doit être terminée dans le NSTI et les messages IE006 et IE018 doivent être envoyés.

À l'issue du déchargement, le titulaire du carnet TIR est tenu de déposer une nouvelle déclaration dans le NSTI pour les marchandises restantes. Un exemple est fourni à l'annexe IX.8.9, point c).

IX.5.9. Traitement des transports TIR refusés

Note explicative à l'article 2 (0.2-1)

Un transport TIR peut commencer et se terminer dans le même pays si une partie du trajet est effectuée sur le territoire d'une autre partie contractante.

Manuel TIR, meilleures pratiques

Ce peut également être le cas lorsqu'une autre partie contractante ne permet pas que le transport TIR se poursuive sur son territoire (si certaines marchandises sont interdites, par exemple). Deux scénarios différents peuvent alors se présenter:

⁽⁹³⁾ Ce chiffre pourrait être porté à huit en mars 2022 (voir note de bas de page n^o 92).

- le bureau de douane d'entrée de la partie contractante concernée doit démarrer et immédiatement certifier comme finie l'opération TIR en indiquant la raison précise du refus dans la case intitulée «Pour usage officiel» de tous les volets restants. Le titulaire du carnet TIR doit ensuite revenir au bureau de douane de sortie (de passage) du pays précédent et demander un changement de pays et de bureau de douane de destination pour le transport TIR. À cette fin, le titulaire du carnet TIR demande aux autorités douanières de certifier ces changements dans la case n° 7, page 1, de la couverture, et dans les cases n° 6 et 12 des volets restants;
- le bureau de douane d'entrée du territoire de la partie contractante concernée refuse de certifier le carnet TIR comme décrit ci-dessus. Le titulaire du carnet TIR doit ensuite revenir au bureau de douane de sortie (de passage) du pays précédent et demander un changement de pays et de bureau de douane de destination pour le transport TIR. À cette fin, le titulaire du carnet TIR demande aux autorités douanières de certifier ces changements dans la case n° 7, page 1 de la couverture, et dans les cases n° 6 et 12 des volets restants. Il demande également que les autorités douanières indiquent dans la case intitulée «Pour usage officiel» de tous les volets restants une référence au refus par les autorités du pays suivant d'accepter le carnet TIR.

Le même carnet TIR (les pages restantes) peut être utilisé pour poursuivre le transport TIR.

IX.6. Procédure de recherche

La présente section est composée comme suit:

- action de prérecherche (point IX.6.1);
- procédure de recherche (point IX.6.2);
- preuve alternative de fin de l'opération TIR (point IX.6.3);
- dette et recouvrement (point IX.6.4);
- réclamation auprès de l'association garante (point IX.6.5);
- application des articles 163 et 164 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions

du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union (AE) (point IX.6.6).

IX.6.1. Action de prérecherche

Si le bureau de douane de départ ou d'entrée ne reçoit pas l'«avis d'arrivée» (IE006) dans le délai dans lequel les marchandises doivent être présentées au bureau de douane de destination ou de sortie, les autorités douanières doivent utiliser le message «demande d'état» (IE904) pour vérifier si le NSTI de l'État membre de destination ou de sortie correspond à cet état. Le système à destination vérifie automatiquement l'état et répond au moyen du message «réponse d'état» (IE905). Pour plus de précisions, voir point VII.2.5.

IX.6.2. Procédure de recherche

Article 280 de l'AE Si l'état décrit au point IX.6.1 correspond au niveau des deux bureaux de douane et qu'il ne manque aucun message, les autorités compétentes de l'État membre de départ ou d'entrée doivent soit engager la procédure de recherche requise afin de réunir les informations nécessaires à l'apurement de l'opération TIR, soit, si cela n'est pas possible, établir les conditions de naissance de la dette douanière, identifier le débiteur et déterminer l'État membre compétent pour le recouvrement.

Pour plus d'informations sur la procédure de recherche électronique, la dette et le recouvrement, voir parties VII et VIII.

Cependant, pour engager la procédure de recherche auprès du bureau de douane de destination ou de sortie déclaré, il convient que les autorités compétentes de l'État membre de départ ou d'entrée vérifient l'existence d'un enregistrement relatif à la fin de l'opération dans le système de contrôle électronique exploité par l'organisation internationale conformément à l'annexe 10 de la convention TIR.

Dans les cas où le régime TIR ne peut être apuré au plus tard 28 jours après l'envoi de la demande de recherche au bureau de destination ou de sortie déclaré, les autorités douanières de l'État membre de départ ou d'entrée demandent au titulaire du carnet TIR d'apporter la preuve de l'apurement de l'opération TIR ou du lieu effectif de l'infraction ou de l'irrégularité, et en informent l'association garante. Le message «demande d'informations sur des mouvements non terminés» (IE140) peut être utilisé dans le cadre de la demande adressée au

titulaire du carnet TIR ou à son représentant. Le message «informations sur des mouvements non terminés» (IE141) peut être utilisé pour la réponse.

Dans l'un et l'autre cas, les preuves (d'apurement ou du lieu de l'irrégularité) doivent être communiquées par le titulaire du carnet TIR au plus tard 28 jours à compter de la date de la demande. À la demande du titulaire du carnet TIR, cette période peut être prolongée d'un délai supplémentaire de 28 jours.

Si, après cette période:

- il n'y a pas de réponse du bureau de douane de destination ou de sortie;
- le bureau de douane de destination confirme ou il apparaît que le carnet TIR n'a pas été présenté;
- aucune preuve alternative n'est apportée à la satisfaction des autorités douanières;
- il n'y a pas de preuve que l'opération TIR a pris fin; ou
- aucun autre État membre n'a demandé le transfert de la responsabilité du recouvrement,

les autorités douanières de l'État membre de départ ou d'entrée doivent notifier formellement à l'association garante et au titulaire du carnet TIR le non-apurement de l'opération TIR. Cette notification, qui peut être envoyée dans le même temps, doit être expédiée par courrier, afin d'utiliser tous les moyens possibles pour veiller à ce que la notification parvienne au destinataire.

Dans tous les cas, la notification doit être effectuée dans un délai d'un an à compter de la date de prise en charge du carnet TIR.

*Article 11,
paragraphe 1, de la
convention TIR*

*Article 280,
paragraphe 8, de
l'AE*

Lorsqu'au cours des étapes de la procédure de recherche, il est établi que l'opération TIR a pris fin correctement, l'autorité douanière de l'État membre de départ ou d'entrée apure l'opération TIR et en informe sans délai l'association garante et le titulaire du carnet TIR, ainsi que, le cas échéant, toute autorité douanière qui aurait engagé une procédure de recouvrement.

IX.6.3. Preuve alternative de fin de l'opération

Article 281 de l'AE Les autorités douanières d'un État membre de départ ou d'entrée peuvent accepter comme preuve alternative que l'opération TIR a bien pris fin tout document certifié par les autorités douanières de l'État membre de destination ou de sortie où les marchandises ont été présentées.

Cette preuve alternative doit identifier les marchandises et établir qu'elles ont été présentées au bureau de douane de destination ou de sortie, ou livrées à un destinataire agréé.

Le titulaire du carnet TIR ou l'association garante peut également produire comme preuve alternative à la satisfaction des autorités douanières d'un État membre de départ ou d'entrée l'un des documents suivants identifiant les marchandises:

- un document ou une écriture douanière, certifié(e) par l'autorité douanière d'un État membre, établissant que les marchandises ont physiquement quitté le territoire douanier de l'Union;
- un document douanier délivré dans un pays tiers où les marchandises sont placées sous un régime douanier;
- un document établi dans un pays tiers et visé ou autrement certifié par l'autorité douanière de ce pays, établissant que les marchandises sont considérées comme étant en libre circulation dans ledit pays.

Une copie des documents mentionnés ci-dessus certifiée conforme par les autorités compétentes peut être utilisée comme preuve.

*Article 280,
paragraphe 8, de
l'AE*

Le bureau chargé de la procédure de recherche informe le titulaire du carnet TIR et l'association garante de son acceptation ou non des documents produits en tant qu'autre preuve de la fin du régime TIR. Il est également attendu du bureau chargé de la procédure de recherche qu'il communique au titulaire du carnet TIR toute preuve attestant l'apurement du régime éventuellement découverte au bureau dans le cadre de la procédure de recherche.

IX.6.4. Dette et recouvrement

Les autorités douanières de l'État membre de départ ou d'entrée sont en premier lieu responsables du lancement du recouvrement de la dette en cas d'irrégularité donnant naissance à une dette douanière et/ou à d'autres impositions.

IX.6.4.1. Identification de la ou des personnes directement redevables

Article 78 de l'AD En l'absence de preuve de la fin de l'opération TIR, les autorités douanières de l'État membre de départ ou d'entrée sont tenues de déterminer le lieu où une dette douanière a pris naissance, dans les sept mois suivant la date limite à laquelle les marchandises auraient dû être présentées au bureau de douane de destination ou de sortie, d'identifier le débiteur et de déterminer l'État membre compétent pour le recouvrement de la dette douanière.

Article 105 du CDU La dette douanière doit être prise en considération dans les 14 jours à l'issue de la période de sept mois.

À cette fin, les autorités douanières de l'État membre de départ ou d'entrée peuvent se fonder sur toute information dont elles disposent, y compris toute information communiquée par l'association garante et le titulaire du carnet TIR.

Article 11, paragraphe 1, de la convention TIR

Articles 79, 84 et 87 du CDU

Articles 77 et 78 de l'AD, articles 163 et 311 de l'AE

Afin d'identifier la ou les personnes redevables, il convient de se conformer aux dispositions générales du CDU, de l'AE et de l'AD. Dans la plupart des cas, on peut s'attendre à ce que la dette douanière ait pris naissance soit parce que les marchandises ont été soustraites à la «surveillance douanière», soit parce que les obligations découlant de l'utilisation du régime TIR n'ont pas été respectées. Le titulaire du carnet TIR étant tenu de présenter au bureau de destination ou de sortie les marchandises et pièces associées, lui ou son représentant peut être considéré *prima facie* comme la personne directement redevable.

Pour plus de détails concernant la procédure électronique relative à la dette et au recouvrement, voir partie VIII.

IX.6.4.2. Recouvrement de la dette et/ou d'autres impositions

Article 11, paragraphe 2, de la convention TIR

Le recouvrement de la dette à l'encontre de la ou des personnes redevables respecte les procédures standard (voir partie VIII). Conformément à la convention TIR, les autorités compétentes doivent exiger de la ou des personnes redevables le paiement des droits et taxes dus. Cependant, lorsque le titulaire du carnet TIR réside dans un pays tiers, il n'est pas toujours possible de s'assurer du paiement effectif des montants dus. Ce fait est reconnu par la convention TIR dans les termes suivants: doivent, «dans la mesure du possible», en requérir le paiement de la personne redevable.

La formule «dans la mesure du possible» sous-entend que les autorités compétentes doivent s'efforcer d'exiger le paiement. Au minimum, cela exige l'envoi d'une demande formelle de paiement. Cette demande doit être adressée à la personne redevable.

Si le paiement n'est toujours pas effectué un mois après la date de notification de la dette au débiteur, le montant (dans la limite du cautionnement) doit alors être réclamé près l'association garante.

IX.6.5. Réclamation auprès de l'association garante

*Article 11,
paragraphe 3, de la
convention TIR*

La réclamation auprès de l'association garante peut être engagée au plus tôt après un mois à compter de la date de la notification de non-apurement et jusqu'à deux ans à compter de cette même date. Il convient d'éviter d'envoyer une réclamation prématurée (à savoir avant le terme de la période limite d'un mois) sous peine de compromettre la validité de la réclamation.

Dans la pratique, le plus court de ces deux délais est utilisé lorsqu'il n'y a aucune chance de recouvrer la dette auprès de la ou des personnes redevables et que le lieu effectif de l'infraction ou de l'irrégularité n'est pas connu. Le plus long de ces deux délais est utilisé lorsqu'il existe une chance réaliste de recouvrer la dette auprès de la ou des personnes redevables.

Il est entendu que toutes les réclamations près l'association garante nationale sont communiquées à l'IRU. Cela permet à l'IRU de «vérifier» la validité des réclamations. Il est par conséquent important que toutes les réclamations soient étayées de toute la documentation pertinente démontrant, au minimum, que l'irrégularité a donné naissance à une obligation de paiement des droits et taxes d'importation, que le débiteur a été identifié, qu'une action a été engagée à l'encontre du débiteur pour exiger le paiement des montants dus, et que les notifications ont été envoyées en temps et en heure et conformément aux dispositions applicables.

IX.6.6. Application des articles 163 et 164 de l'AE

Parce que le territoire douanier de l'Union est considéré comme formant un seul territoire dans le cadre du régime TIR, il n'est pas toujours aisé d'identifier quel État membre est compétent pour gérer les irrégularités ou autres survenant sous ce régime. En conséquence, les notifications de non-apurement visées au point IX.6.2 sont

également réputées avoir été envoyées à l'ensemble des associations garantes de l'Union.

IX.6.6.1. Transfert de responsabilité pour le recouvrement de la dette

*Article 167,
paragraphe 1, de
l'AE*

Lorsqu'il s'avère nécessaire de transférer la responsabilité du recouvrement à un autre État membre, l'État membre initiateur ou requérant est tenu d'envoyer «tous les documents utiles» à l'État membre destinataire de la requête. Le terme «documents utiles» doit inclure toute correspondance entre l'État membre initiateur et son association garante nationale.

*Article 1^{er}, point o),
de la convention
TIR*

*Article 11,
paragraphe 2, de la
convention TIR*

*Article 11,
paragraphe 1, de la
convention TIR*

*Article 11,
paragraphe 2, de la
convention TIR*

Si cette correspondance contient des informations pertinentes fournies par l'association garante initiale concernant la validité de la notification, l'État membre destinataire de la requête déterminera s'il est en mesure d'émettre une demande de paiement à l'encontre de son association garante. En cas de recours contre cette demande, l'association garante de l'État membre destinataire de la requête peut utiliser cette correspondance à l'appui de son recours contre la demande effectuée par ledit État membre, et conformément à la législation de ce pays.

*Article 11,
paragraphe 3, de la
convention TIR*

IX.7. Destinataire agréé

La présente section est composée comme suit:

- introduction (point IX.7.1);
- autorisation de rompre et de retirer les scellés douaniers (point IX.7.2);
- arrivée des marchandises (point IX.7.3);
- présentation du carnet TIR (point IX.7.4);
- visa et restitution du carnet TIR à son titulaire (point IX.7.5).

IX.7.1. Introduction

La règle générale veut que les marchandises placées sous le couvert du régime TIR soient présentées au bureau de douane de destination

conjointement avec le véhicule, le carnet TIR et le MRN de l'opération TIR.

Cependant, le destinataire agréé est autorisé à réceptionner les marchandises dans ses propres locaux ou dans un autre lieu agréé, sans présentation des marchandises, du véhicule, du carnet TIR et du MRN de l'opération TIR au bureau de douane de destination.

*Article 230 du
CDU*

Les procédures du TIR afférentes au destinataire agréé sont fondées sur les régimes de transit commun/de l'Union existants. Par conséquent, les procédures définies à la partie VI doivent être respectées.

*Articles 186 et 187
de l'AD*

Article 282 de l'AE

En comparaison d'une opération TIR standard, le statut de destinataire agréé TIR ne s'applique qu'aux opérations ayant pour lieu de déchargement final des locaux repris dans l'agrément.

IX.7.2. Autorisation de rompre et de retirer les scellés douaniers

Article 282 de l'AE

La reconnaissance mutuelle des contrôles douaniers est l'un des piliers du régime TIR et l'apposition et le retrait des scellés douaniers en constituent un élément essentiel. Par conséquent, l'autorisation doit mentionner explicitement que le titulaire du carnet TIR de l'autorisation ou son représentant ont la faculté de rompre et de retirer les scellés douaniers.

En aucun cas le destinataire agréé ne doit retirer les scellés douaniers avant d'en obtenir la permission du bureau de douane de destination via le message «autorisation de déchargement» (IE043).

IX.7.3. Arrivée des marchandises

Article 282 de l'AE

Le destinataire agréé doit informer le bureau de douane de destination de l'arrivée des marchandises au moyen du message «notification de l'arrivée» (IE007), conformément aux conditions établies dans l'autorisation, afin que les autorités compétentes effectuent les contrôles, si nécessaire, avant le déchargement des marchandises par le destinataire.

Le message «avis d'arrivée» (IE006) est envoyé au bureau de douane de départ ou d'entrée afin de signaler l'arrivée de l'envoi.

Le bureau de douane de destination, s'il n'entend pas inspecter la cargaison avant qu'elle soit déchargée, autorise le déchargement en envoyant le message «autorisation de déchargement» (IE043). Le

destinataire agréé doit retirer les scellés; contrôler et décharger les marchandises en les comparant aux renseignements portés dans le carnet TIR et le message «autorisation de déchargement»; consigner les marchandises déchargées dans ses registres et envoyer, au plus tard dans les trois jours suivant l'arrivée des marchandises, le message «observations au déchargement» (IE044) au bureau de douane de destination. Ce message inclut des renseignements concernant les éventuelles irrégularités constatées.

IX.7.4. Présentation du carnet TIR

Article 282 de l'AE Le carnet TIR et le MRN de l'opération TIR doivent être présentés au bureau de douane de destination dans le délai fixé dans l'autorisation aux fins du visa et de l'achèvement de l'opération TIR.

IX.7.5. Visa et restitution du carnet TIR à son titulaire

Article 279, paragraphe 4, de l'AE Le bureau de douane de destination est tenu de viser le carnet TIR en complétant la souche n° 2 et en conservant le volet n° 2. À la suite de ce visa, le bureau de douane de destination doit restituer le carnet TIR à son titulaire ou son représentant.

Commentaires à l'article 28 de la convention TIR Le bureau de douane de destination doit saisir le message «Résultats du contrôle» (IE018) dans le NSTI et transmettre les données conformément au point IX.5.7.

IX.8. Annexes de la partie IX

IX.8.1. Points focaux au sein de l'Union ⁽⁹⁴⁾

Pour consulter la dernière version de la liste des points focaux, veuillez cliquer sur le lien suivant:

EUROPA: https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customs-procedures/what-is-customs-transit/common-union-transit_fr

⁽⁹⁴⁾ La liste complète des points focaux TIR figure à l'adresse suivante: <https://unece.org/terms-reference-21>

IX.8.2. Tableau de correspondance

Contenu des cases TIR	Nom de champ NSTI
Pays de départ (page de couverture, case 6)	Pays d'expédition (case 15)
Pays de destination (page de couverture, case 7)	Pays de destination (case 17)
N° d'immatriculation des véhicules (page de couverture, case 8)	Identité au départ (case 18)
Certificat(s) d'agrément des véhicules (page de couverture, case 9)	Documents/certificats produits (case 44)
Numéro(s) des conteneurs (page de couverture, case 10)	Conteneurs (case 19), numéro des conteneurs (case 31)
N° de carnet TIR (volet, case 1)	Référence du document (case 44)
Titulaire du carnet TIR (volet, case 4)	Opérateur titulaire du régime (case 50), numéro d'enregistrement et d'identification des opérateurs économiques (EORI), numéro ID du titulaire du carnet TIR tel que défini pour la case 3 de la couverture du carnet TIR (voir annexe IX.8.3), opérateur principal (case 50), numéro EORI
Pays de départ (volet, case 5)	Pays d'expédition (case 15)
Pays de destination (volet, case 6)	Pays de destination (case 17)
N° d'immatriculation des véhicules (volet, case 7)	Identité au départ (case 18)
Documents joints (volet, case 8)	Documents/certificats produits (case 44)
Conteneurs, marques et numéros des colis (volet, case 9)	Numéro des conteneurs (case 31), marques et numéros des colis (case 31)
Nombre et nature des colis ou objets, désignation des marchandises (volet, case 10) *	Nature des colis (case 31), nombre de colis (case 31), nombre d'unités (case 32), désignation textuelle (case 31), code SH des marchandises (case 33)
Poids brut (volet, case 11)	Masse brute totale (case 35)
Lieu et date de déclaration (volet, case 14)	Date de la déclaration (case C)
Nombre et identification des scellés (volet, case 16)	Nombre de scellés, marques des scellés (case D)
Bureau de douane de départ ou d'entrée (volet, case 18)	Numéro de référence du bureau de départ (case C)
Délai de transit (volet, case 20)	Date limite (case D)

Contenu des cases TIR	Nom de champ NSTI
Enregistré par le bureau de douane de départ sous le numéro (volet, case 21)	Numéro de référence maître (MRN)
Bureau de destination (volet, case 22)	Bureau de destination (case 53), destinataire du message IE01
Destinataire (documents produits)	Opérateur destinataire (case 8)

(*) Conformément aux règles d'utilisation du carnet TIR, la mention «marchandises pondéreuses ou volumineuses» [voir article 1^{er}, point p), de la convention TIR] doit figurer dans cette case. C'est également le cas lorsque le symbole «T2L» est utilisé conformément à l'article 319 des dispositions d'application du code des douanes communautaire.

IX.8.3. Manière de remplir le carnet TIR

Manière de remplir les cases du carnet TIR

Partie 7.2 — Meilleures pratiques concernant l'utilisation du carnet TIR, annexe I du manuel TIR

Page 1 de la couverture remplie par l'association ou le titulaire du carnet TIR

- Case 1* Dernier jour de validité (suivant le format jj/mm/aaaa) au-delà duquel le carnet TIR ne peut être présenté au bureau de douane de départ pour la prise en charge. S'il a été pris en charge au bureau de douane de départ, au dernier jour de validité, ou avant cette date, le carnet demeurera valable jusqu'à l'achèvement de l'opération TIR au bureau de douane de destination. [Remarque: aucune correction n'est autorisée dans cette case.]
- Case 2* Nom de l'association nationale émettrice.
- Case 3* Numéro d'identification (ID), nom, adresse et pays du titulaire du carnet TIR. Un numéro d'identification individuel et unique (ID) est attribué au titulaire du carnet TIR par l'association garante conformément au modèle harmonisé suivant: «AAA/BBB/XX...X», «AAA» représentant un code de trois lettres désignant le pays où le titulaire du carnet TIR a été habilité, «BBB» représentant le code à trois chiffres désignant l'association nationale par l'intermédiaire de laquelle le titulaire du carnet TIR a été habilité, et «XX...X» représentant une suite de chiffres (dix au maximum) permettant l'identification de la personne habilitée à utiliser un carnet TIR.
- Case 4* Cachet et signature de l'association émettrice.
- Case 5* Signature (tampon) du secrétaire de l'organisation internationale.
- Case 6* Pays où commence, pour tout ou partie du chargement, le transport TIR.
- Case 7* Pays où finit, pour tout ou partie du chargement, le transport TIR.
- Case 8* Numéro(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s), non seulement celui du véhicule à moteur (par exemple le tracteur) mais aussi celui de la remorque ou de la semi-remorque tractée par ce véhicule. Lorsque les dispositions nationales ne prévoient pas l'immatriculation des remorques et semi-remorques, on fournira, en lieu et place du numéro d'immatriculation, le numéro d'identification ou de fabrication.

- Case 9* Numéro et date de délivrance du ou des certificats d'agrément TIR.
- Case 10* Numéro(s) d'identification du (des) conteneur(s), s'il y a lieu.
- Case 11* Diverses observations, par exemple l'indication «marchandises pondéreuses ou volumineuses».
- Case 12* Signature du titulaire du carnet TIR ou de son représentant.

Volet n° 1/n° 2 (jaune) non destiné aux douanes

Le titulaire du carnet TIR est tenu de renseigner le volet jaune. Son contenu doit correspondre à celui des volets n^{os} 1 à 20, c'est-à-dire les feuillets blancs et verts. Par convention, les autorités douanières n'inscrivent jamais leurs remarques sur ce volet, sauf dans des situations où le titulaire du carnet TIR demande que soient visés des changements qui ont été faits.

- Résolutions et recommandations du manuel TIR* Le 31 janvier 2008, le comité de gestion de la convention TIR a décidé de recommander que les titulaires d'un carnet TIR indiquent le code SH (six chiffres), outre une description des marchandises, sous la case 10 du manifeste de marchandises du volet jaune (non destiné aux douanes) du carnet TIR.

Les bureaux de douane de départ de l'Union accepteront que le code SH figure sur les volets du carnet TIR à l'usage des douanes.

Il convient de noter que le titulaire du carnet TIR n'est pas obligé d'indiquer le code SH.

Dans les situations où le code SH est indiqué, les autorités douanières du bureau de départ ou d'entrée (de passage) doivent vérifier si le code SH est conforme à celui mentionné dans les autres documents de transport, douaniers ou commerciaux.

Volet n° 1 (blanc) renseigné par le titulaire du carnet TIR

- Case 1* Numéro de référence du carnet TIR.
- Case 2* Bureau(x) où commence, pour tout ou partie du chargement, le transport TIR. Le nombre de bureaux de départ peut varier d'un à trois en fonction du nombre de bureaux de destination (case 12 ci-dessous). Le nombre total de bureaux de douane de départ ou de destination ne peut pas être supérieur à quatre.
- Case 3* Nom et/ou logo de l'organisation internationale.

- Case 4* Numéro d'identification (ID), nom, adresse et pays du titulaire du carnet TIR. Pour plus d'informations, voir case 3 de la couverture.
- Case 5* Pays où commence, pour tout ou partie du chargement, le transport TIR.
- Case 6* Pays où finit, pour tout ou partie du chargement, le transport TIR.
- Case 7* Numéro(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s), non seulement celui du véhicule à moteur, mais aussi celui de la remorque ou de la semi-remorque tractée par ce véhicule. Lorsque les dispositions nationales ne prévoient pas l'immatriculation des remorques et semi-remorques, on indiquera, en lieu et place du numéro d'immatriculation, le numéro d'identification ou de fabrication.
- Case 8* Conformément au point n° 10 c) ou au point n° 11 des règles applicables à l'utilisation du carnet TIR, des documents supplémentaires peuvent être joints au carnet TIR. Dans ce cas, le bureau de douane de départ doit les attacher au carnet TIR au moyen d'agrafes ou d'autres dispositifs, et en les revêtant des timbres de douane, de telle sorte qu'ils ne puissent être enlevés sans laisser de traces visibles. Pour éviter le remplacement des documents, le bureau de départ revêt chaque page d'un tampon. Les documents sont attachés à la page de couverture (ou au feuillet jaune) et à chaque volet du carnet TIR. Les caractéristiques de ces documents doivent être indiquées dans cette case.
- Case 9*
- a) numéro(s) d'identification du (des) compartiment(s) de chargement ou du (des) conteneur(s) (lorsqu'il y a lieu);
 - b) marques d'identification ou numéros des colis ou objets.
- Case 10* Nombre et nature des colis ou objets, désignation des marchandises. La description des marchandises doit comprendre la dénomination commerciale desdites marchandises (téléviseurs, vidéos, lecteurs de CD, etc.) et doit permettre aux autorités douanières de les identifier sans ambiguïté. Des appellations génériques telles qu'appareils électroniques, appareils électroménagers, vêtements, fournitures d'intérieur ne doivent pas figurer dans la description des marchandises. Le code SH conseillé (du feuillet jaune) peut également être inscrit ici. En outre, le nombre de colis correspondant à chaque marchandise décrite doit figurer dans le manifeste. En ce

qui concerne les marchandises volumineuses, la quantité de marchandises doit être déclarée.

- Case 11* Poids brut en kilogrammes (kg).
- Case 12* Nombre de colis destinés à chaque bureau de douane de destination, nombre total de colis ainsi que les noms (localité) de ces bureaux. Le nombre de bureaux de douane de destination peut varier d'un à trois en fonction du nombre de bureaux de départ (case 2 ci-dessus). Le nombre total de bureaux de douane de départ et de destination ne peut pas être supérieur à quatre.
- Cases 13 à 15* Lieu, date et signature du titulaire du carnet TIR ou de son représentant. En remplissant cette case, le titulaire du carnet TIR se porte garant de l'exactitude des renseignements fournis dans son carnet TIR. Ces informations doivent être reportées sur tous les volets du carnet TIR.

Volet n° 1 (blanc) renseigné par les autorités douanières

- Pour usage officiel* Tout renseignement susceptible de faciliter le contrôle douanier (numéro du document douanier précédent, etc.).
- Case 16* Le nombre et les caractéristiques d'identification des scellés ou des marques d'identification apposés. Le dernier bureau de douane de départ doit faire figurer cette information sur l'ensemble des volets restants.
- Case 17* Date (suivant le format jj/mm/aaaa), cachet et signature d'un agent habilité du bureau de douane de départ. Au dernier bureau de douane de départ, l'agent des douanes doit signer et dater la case 17 sous le manifeste sur l'ensemble des volets restants.
- Case 18* Nom du bureau de douane de départ ou d'entrée.
- Case 19* Un «X» doit être inscrit dans la case appropriée lorsque les scellés ou toute autre marque d'identification sont intacts au début d'une opération TIR. Le premier bureau de douane de départ ne renseigne pas cette case.
- Case 20* Délai de transit (date, selon le format jj/mm/aaaa, et heure, le cas échéant) à respecter pour présenter le carnet TIR ainsi que le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur au bureau de douane de sortie ou de destination.

- Case 21* Caractéristiques d'identification du bureau de douane de départ ou d'entrée, suivies du numéro d'inscription attribué à l'opération TIR dans le registre des douanes.
- Case 22* Divers, par exemple le bureau de passage ou de destination auquel les marchandises doivent être présentées. Au besoin, l'itinéraire fixé peut être indiqué ici.
- Case 23* Date (suivant le format jj/mm/aaaa), cachet et signature d'un agent habilité du bureau de douane de départ ou d'entrée.

Souche n° 1 (blanche) renseignée par les autorités douanières

- Case 1* Caractéristiques d'identification du bureau de douane de départ ou d'entrée.
- Case 2* MRN et autre numéro d'inscription attribué à l'opération TIR.
- Case 3* Le cas échéant, le nombre et les caractéristiques d'identification des scellés ou des marques d'identification s'appliquent.
- Case 4* Un «X» doit être inscrit dans la case appropriée lorsque les scellés ou toute autre marque d'identification sont intacts au début d'une opération TIR. Le premier bureau de douane de départ ne renseigne pas cette case.
- Case 5* Divers, par exemple le bureau de douane de passage ou de destination auquel les marchandises doivent être présentées. Au besoin, l'itinéraire fixé peut être indiqué ici.
- Case 6* Date (suivant le format jj/mm/aaaa), cachet et signature d'un agent habilité du bureau de douane de départ ou d'entrée.
- Souche n° 1* Si l'opération TIR a débuté sans échange de données du carnet TIR (procédure de secours — plan de continuité des opérations — point IX.8.4), le cachet (voir modèle à l'annexe IX.8.6) doit être apposé sur la souche n° 1 de manière à être clairement visible.

Volet n° 2 (vert) renseigné par le titulaire du carnet TIR

Les informations à renseigner dans les cases 1 à 23 du volet n° 2 sont similaires à celles des cases correspondantes du volet n° 1.

Volet n° 2 (vert) renseigné par les autorités douanières

- Case 24* Caractéristiques d'identification du bureau de douane de destination ou de sortie.
- Case 25* Un «X» doit être inscrit dans la case appropriée lorsque les scellés ou toute autre marque d'identification sont intacts.
- Case 26* Nombre de colis déchargés. Information renseignée uniquement par les bureaux de douane de destination et non par les bureaux de sortie.
- Case 27* Cette case ne doit être renseignée que dans les cas où des irrégularités, accidents ou incidents associés au transport TIR ont été détectés. En pareil cas, un «R» doit être inscrit, suivi d'une description claire de toute réserve. Si les autorités douanières certifient la fin d'opérations TIR faisant l'objet de réserves non spécifiées systématiques, elles doivent en indiquer les raisons.
- Case 28* Date (suivant le format jj/mm/aaaa), cachet et signature d'un agent habilité du bureau de douane de destination ou de sortie.

Lors du renvoi de la partie appropriée du volet n° 2, dans le cas où l'opération TIR a débuté sans échange de données du carnet TIR (procédure de secours/plan de continuité des opérations — point IX.8.4), le verso du volet doit comporter l'adresse de réponse des autorités douanières de l'État membre de départ ou d'entrée (de passage) et le cachet «Procédure de secours NSTI» (voir modèle à l'annexe IX.8.6) dans la case intitulée «Pour usage officiel».

Souche n° 2 (verte) renseignée par les autorités douanières

- Case 1* Caractéristiques d'identification du bureau de douane de destination ou de sortie.
- Case 2* Un «X» doit être inscrit dans la case appropriée lorsque les scellés ou toute autre marque d'identification sont intacts.
- Case 3* Nombre de colis déchargés. Information renseignée uniquement par les bureaux de douane de destination et non par les bureaux de douane de sortie.
- Case 4* Le cas échéant, il convient d'apposer le nombre et les caractéristiques d'identification des nouveaux scellés ou des nouvelles marques d'identification.
- Case 5* Comme la case 27 du volet n° 2, cette case ne doit être renseignée que si des irrégularités, accidents ou incidents associés au transport

TIR ont été détectés. En pareil cas, un «R» doit être inscrit, suivi d'une description claire de toute réserve. Si les autorités douanières certifient la fin d'opérations TIR faisant l'objet de réserves non spécifiées systématiques, elles doivent en indiquer les raisons.

Case 6 Date (suivant le format jj/mm/aaaa), cachet et signature d'un agent habilité du bureau de douane de destination ou de sortie.

Manière de remplir le procès-verbal de constat du carnet TIR

Case 1 Bureau(x) de douane de départ.

Case 2 Numéro du carnet TIR.

Case 3 Nom de l'organisation internationale.

Case 4 Numéro(s) d'immatriculation du(des) véhicule(s) routier(s).

Case 5 Titulaire du carnet TIR et son numéro d'identification.

Case 6 État des scellés; un «X» dans la case appropriée:

— case de gauche: les scellés sont intacts;

— case de droite: les scellés ont été rompus.

Case 7 État du(des) compartiment(s) de chargement, conteneur(s):

— case de gauche: le compartiment de chargement est intact;

— case de droite: le compartiment de chargement a été ouvert.

Case 8 Remarques/constatations.

Case 9 La case intitulée «Aucune marchandise ne semble manquer» doit être complétée avec un «X»:

— case de gauche: il ne manque pas de marchandises;

— case de droite: il manque des marchandises. Dans ce dernier cas, les cases 10 à 13 doivent être renseignées pour indiquer les marchandises manquantes ou détruites.

Case 10 a) compartiment(s) de chargement ou conteneur(s): indiquez les caractéristiques d'identification;

b) marques et numéros des colis ou objets: indiquez les caractéristiques d'identification.

- Case 11* Nombre et nature des colis ou objets, désignation des marchandises.
- Case 12* (M) pour les marchandises manquantes.
(D) pour les marchandises détruites
- Case 13* Observations (indiquer notamment les quantités manquantes ou détruites).
- Case 14* Date (jj/mm/aaaa), lieu et heure de l'accident.
- Case 15* Mesures prises pour que l'opération TIR puisse se poursuivre: un «X» doit figurer dans la case appropriée et, le cas échéant, d'autres éléments doivent être renseignés:
- case du haut: apposition de nouveaux scellés: nombre et description;
 - case du milieu: transbordement des marchandises, voir case 16;
 - case du bas: autres.
- Case 16* Si les marchandises ont été transbordées: les informations «caractéristiques du/des véhicule(s) routier(s) ou du/des conteneur(s) de substitution» doivent être renseignées:
- a) numéro d'immatriculation du véhicule; si le véhicule a été agréé pour le transport TIR, un «X» doit figurer dans la case de gauche. Sinon, un «X» doit être inscrit dans la case de droite;
 - b) numéro d'identification du ou des conteneurs; si le ou les conteneurs ont été agréés pour le transport TIR, un «X» doit figurer dans la case de gauche. Sinon, un «X» doit être inscrit dans la case de droite.
- Le numéro du certificat d'agrément doit, le cas échéant, être saisi dans la partie droite de la case de droite. Le nombre et les caractéristiques des scellés apposés doivent figurer sur la ligne située à droite de la case de droite.
- Case 17* Nom/intitulé et caractéristiques de l'autorité ayant établi le procès-verbal de constat; lieu, date (jj/mm/aaaa), cachet et signature.
- Case 18* Date (jj/mm/aaaa), cachet et signature du bureau de douane suivant atteint par le transport TIR.

Coupon détachable Le coin numéroté détachable au verso du carnet TIR doit être détaché et renvoyé au titulaire du carnet TIR si le carnet TIR est entré en possession des autorités compétentes à des fins d'enquête. Il doit être visé par l'autorité qui a pris possession du carnet TIR (cachet, signature et signature et clarification).

IX.8.4. Opérations TIR dans des circonstances particulières (procédure de secours/plan de continuité des opérations)

Utilisation du carnet TIR

Article 274 de l'AE Lorsque le NSTI ou le système informatique utilisé par le titulaire du carnet TIR pour déposer les données du carnet TIR ne sont pas disponibles au bureau de douane de départ ou d'entrée, la procédure de secours ou le plan de continuité des opérations sont utilisés et l'opération TIR est acceptée sur la base du carnet TIR. Le recours à la procédure de secours est indiqué sur la souche n° 1 ainsi que dans la case intitulée «Pour usage officiel» du volet n° 2 par l'apposition d'un cachet conforme au modèle figurant à l'annexe IX.8.6.

Lors du renvoi de la partie appropriée du volet n° 2 aux autorités douanières de l'État membre de départ ou d'entrée, dans le cadre de la procédure de secours ou du plan de continuité des opérations, l'adresse de retour doit être précisée au verso du volet.

Article 279, paragraphe 5, de l'AE Dans de tels cas, la fin ou l'apurement de l'opération TIR sur le territoire douanier de l'Union ne peuvent pas être réalisés via le NSTI.

Le bureau de douane de destination ou de sortie met fin au régime TIR sur la base du volet n° 2 du carnet TIR et envoie la partie appropriée aux autorités douanières de l'État membre de départ ou d'entrée au plus tard sous huit jours à compter de la date de fin de l'opération. Le bureau de douane de départ ou d'entrée compare les informations fournies par le bureau de douane de destination ou de sortie afin d'apurer le régime.

Action de prérecherche en cas de recours à la procédure de secours ou au plan de continuité des opérations

Manuel TIR, meilleures pratiques En cas de recours à la procédure de secours ou au plan de continuité des opérations, si les autorités douanières de l'État membre de départ ou d'entrée n'ont pas reçu la partie appropriée du volet n° 2 du carnet TIR à l'issue du délai de huit jours, celles-ci peuvent interroger le système de contrôle électronique (SafeTIR) de l'IRU pour vérifier si

la présentation du carnet TIR au poste de destination ou de sortie y a été consignée. Cela peut les aider à envoyer un avis de recherche du carnet TIR au bureau de douane actuel ou au dernier bureau de douane de destination ou de sortie de l'Union.

Si cette interrogation révèle que le carnet TIR n'a pas été présenté au bureau de douane de destination, les autorités douanières de l'État membre de départ ou d'entrée peuvent décider d'engager immédiatement la procédure de recherche auprès du bureau de douane de destination ou de sortie déclaré de l'Union.

Procédure de recherche en cas de procédure de secours ou de plan de continuité des opérations

*Article 280,
paragraphe 6, de
l'AE*

Lorsque les autorités douanières de l'État membre de départ ou d'entrée n'ont pas reçu la preuve qu'une opération TIR a pris fin dans les deux mois suivant la date d'acceptation du carnet TIR, ou qu'elles soupçonnent avant la fin de ce délai que la fin de l'opération n'a pas eu lieu, elles envoient un avis de recherche du carnet TIR (voir modèle ci-dessous) au bureau de douane de destination ou de sortie. Il en va de même s'il apparaît ultérieurement que la preuve de fin de l'opération TIR a été falsifiée.

La procédure décrite au point VII.4 (procédure de recherche) s'applique mutatis mutandis.

*Manuel TIR,
meilleures
pratiques*

Les modèles de lettre d'information et d'avis de recherche à utiliser dans le cadre de la procédure de secours ou du plan de continuité des opérations sont proposés ci-après.

IX.8.5. Notification écrite

Lettre d'information à adresser à l'association garante TIR et au titulaire du carnet TIR

.....

.....

[nom complet du bureau de douane/de l'administration douanière concerné(e)]

(Lieu et date)

Objet: informations concernant le carnet TIR n°.....

attribué à

(nom et adresse complets du titulaire du carnet TIR)

.....

(nom complet de l'association garante)

Madame, Monsieur,

Nous tenons à vous informer que notre administration douanière n'a toujours pas reçu la confirmation que l'opération TIR menée au sein de l'Union européenne sous couvert du carnet TIR n°..... a été correctement finalisée.

En outre, nous avons vérifié l'état de ce carnet TIR dans le système de contrôle des carnets TIR et il apparaît:

- 1) qu'il n'existe aucune information confirmant la finalisation de cette opération TIR dans l'Union;
- 2) qu'il existe un enregistrement concernant cette opération TIR. Nous avons déjà contacté le bureau de douane de destination de afin d'obtenir les informations SafeTIR afférentes à cette opération, mais nous n'avons pas encore reçu de confirmation ⁽⁹⁵⁾.

Par conséquent, conformément à l'article 280, paragraphe 7, du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union, et sans préjudice de la notification à fournir au titre de l'article 11, paragraphe 1, de la convention TIR, nous vous demandons de nous communiquer les documents appropriés démontrant que l'opération TIR en question a correctement pris fin dans l'Union européenne, dans les 28 jours à compter de la date de la présente lettre.

⁽⁹⁵⁾ Option 1 ou 2 à choisir par l'administration douanière concernée.

La preuve doit en être fournie sous la forme de l'un des documents suivants, identifiant les marchandises:

— un document certifié par l'autorité douanière de l'État membre de destination ou de sortie qui identifie les marchandises et constate que celles-ci ont été présentées au bureau de douane de destination ou de sortie, ou ont été livrées à un destinataire agréé;

— un document ou une écriture douanière, certifié(e) par l'autorité douanière d'un État membre, qui établit que les marchandises ont physiquement quitté le territoire douanier de l'Union;

— un document douanier délivré dans un pays tiers où les marchandises sont placées sous un régime douanier;

— un document établi dans un pays tiers, visé ou autrement certifié par l'autorité douanière de ce pays, établissant que les marchandises sont considérées comme étant en libre circulation dans ledit pays.

Une copie des documents ci-dessus, certifiée conforme soit par l'organisme qui a visé les documents originaux, soit par les autorités des pays tiers concernés, soit par l'autorité de l'un des États membres, peut être fournie à titre de preuve.

.....

(cachet du bureau de douane/signature de la personne responsable)

Pièce jointe: copie du volet n° 1 du carnet TIR

IX.8.6. Modèle d'avis de recherche

Carnet TIR — Avis de recherche

I. À remplir par le bureau de douane de départ ou d'entrée dans l'Union		
A. Carnet TIR n° Copie du volet n° 1 jointe	B. Bureau de douane de destination ou de sortie de l'Union (nom et État membre)	
C. Bureau de douane de départ ou d'entrée dans l'Union (nom, adresse, État membre)	D. Numéro d'immatriculation du véhicule ou nom du bateau, quand ils sont connus	
E. D'après les renseignements dont ce bureau dispose, l'envoi a été		
<input type="checkbox"/> 1. présenté à.....le/..../..... (bureau de douanes ou destinataire agréé) JJ/MM/AA		
<input type="checkbox"/> 2. remis à.....le/..../..... (nom et adresse de la personne ou entreprise) JJ/MM/AA		
<input type="checkbox"/> 3. Le titulaire du carnet n'a pas pu donner de renseignements quant au sort de l'envoi.		
Lieu et date:	Signature	Cachet
II. À remplir par le bureau de douane de destination ou de sortie de l'Union		
Demande de renseignements complémentaires		
Pour la poursuite des recherches, le bureau de douane de départ ou d'entrée dans l'Union est prié d'envoyer:		
<input type="checkbox"/> 1. une description précise des marchandises;		
<input type="checkbox"/> 2. une copie de la facture;		
<input type="checkbox"/> 3. une copie du CMR;		
<input type="checkbox"/> 4. les pièces ou renseignements suivants:		
Lieu et date:	Signature	Cachet

III. À remplir par le bureau de douane de départ ou d'entrée dans l'Union

Réponse à la demande de renseignements complémentaires

1. Les renseignements, copies ou pièces demandés sont fournis en pièces jointes.
2. Les renseignements, copies ou pièces visés aux points 1, 2, 3, 4 ne sont pas disponibles
-

Lieu et date: Signature Cachet

IV. À remplir par le bureau de douane de destination ou de sortie de l'Union

1. La partie appropriée du volet n° 2 a été renvoyée le/..../....; la copie dûment visée du volet n° 1 est fournie en pièce jointe.
2. La partie appropriée du volet n° 2, dûment visée, est fournie en pièce jointe au présent avis de recherche.
3. Des recherches sont en cours et une copie du volet n° 2 ou une copie du volet n° 1 sera renvoyée dans les meilleurs délais.
4. L'envoi a été présenté ici sans le document correspondant.
5. Ni l'envoi ni le carnet TIR n'ont été présentés ici et aucun renseignement les concernant ne peut être obtenu.

Lieu et date

Signature

Cachet

IX.8.7. Modèle d'accord/engagement de l'UE

MODÈLE D'ACCORD STANDARD DE L'UE ENTRE LES ADMINISTRATIONS DOUANIÈRES DES ÉTATS MEMBRES ET LEURS ASSOCIATIONS GARANTES NATIONALES SUR LE RÉGIME TIR ⁽⁹⁶⁾

Conformément aux articles 6 et 8 et à l'annexe 9, partie I, paragraphe 1, point d), de la convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR signée à Genève le 14 novembre 1975, telle que modifiée ultérieurement (ci-après dénommée «convention TIR»), *[nom de l'administration douanière]* et *[nom de l'association garante nationale]*, en tant qu'association agréée par lesdites autorités douanières pour se porter caution des personnes qui utilisent le régime TIR ⁽⁹⁷⁾, sont convenues de ce qui suit:

Engagement

Conformément à l'article 8 et à l'annexe 9, partie I, paragraphe 3, point iv), de la convention TIR, *[nom de l'association garante nationale]* s'engage à régler à *[nom de l'administration douanière]* le montant garanti de la dette douanière et autres impositions, ainsi que les intérêts de retard éventuels, exigibles en vertu de la législation de l'Union européenne et, le cas échéant, en vertu de la législation nationale de *[nom de l'État membre]* si une irrégularité est constatée concernant une opération TIR.

Cet engagement s'applique à la circulation de marchandises sous le couvert de tout carnet TIR émis par *[nom de l'association garante nationale]* ou par toute autre association garante affiliée à l'organisation internationale visée à l'article 6, paragraphe 2, de la convention TIR.

Conformément aux dispositions de l'article 8 de la convention TIR, *[nom de l'association garante nationale]* sera tenue conjointement et solidairement avec les personnes redevables des sommes visées ci-dessus, au paiement de ces sommes.

Conformément à l'article 163 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union, le montant maximal des sommes qui peuvent être exigées de *[nom de l'association garante nationale]* par *[nom de l'administration douanière]* est limité à 100 000 euros (cent mille) par carnet TIR ou à une somme équivalente à ce montant, déterminée conformément à l'article 53, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union.

[Nom de l'association garante nationale] s'engage à effectuer le paiement après la première demande écrite formulée par *[nom de l'administration douanière]*, dans les délais définis par la convention TIR, et conformément à la législation nationale.

⁽⁹⁶⁾ Arrangement administratif TAXUD/1958/2003 final.

⁽⁹⁷⁾ Voir article 1^{er}, point q), de la convention TIR de 1975. Le présent accord et l'engagement ne s'appliquent pas au transport d'alcool et de produits du tabac décrits dans la note explicative 0.8.3 de la convention TIR.

Le présent engagement ne s'applique pas aux amendes ou pénalités que peut imposer l'État membre concerné.

Notification et demandes de paiement

Afin de déterminer quelle administration douanière de l'Union européenne est compétente pour recouvrer les sommes susmentionnées, les dispositions de l'article 87 du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union s'appliquent. En conséquence, *[nom de l'association garante nationale]* est également tenue de s'acquitter des sommes susmentionnées dans le cas où les conditions définies à l'article 167, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union s'appliquent.

La responsabilité de *[nom de l'association nationale garante]* découle des dispositions de la convention TIR. En particulier, la responsabilité commence dans les délais indiqués à l'article 8, paragraphe 4, de la convention TIR.

Autres dispositions

[Nom de l'association garante nationale] s'engage également à satisfaire aux dispositions particulières de l'annexe 9, partie I, paragraphe 3, points i) à iii) et v) à x), de la convention TIR, ainsi qu'à l'obligation relative à la soumission des données conformément aux dispositions de l'annexe 9, partie II, de la convention TIR.

Résiliation de l'accord

Le présent accord ne comporte pas de date d'expiration. Chacune des parties peut unilatéralement mettre fin à cet accord sous réserve d'en informer par écrit l'autre partie au moins trois (3) mois à l'avance.

La résiliation du présent accord est sans préjudice des responsabilités et obligations de *[nom de l'association garante nationale]* en vertu de la convention TIR. Cela signifie que *[nom de l'association garante nationale]* demeure responsable pour toute réclamation valide de paiement du montant garanti découlant des opérations TIR couvertes par le présent accord et commencées avant la date effective de résiliation de cet accord, même si la demande de paiement est envoyée après cette date.

Juridiction

Dans l'éventualité d'un litige résultant de la mise en œuvre du présent accord, le lieu de juridiction et la législation nationale applicable sont ceux de l'État membre du siège statutaire de *[nom de l'association garante nationale]*.

Entrée en vigueur

Le présent accord est applicable à compter du...

Signé

Signé

Pour l'association garante nationale

Pour l'administration douanière

Date

Date

IX.8.8. Modèle de cachet pour la procédure de secours/le plan de continuité des opérations

<p style="text-align: center;">PLAN DE CONTINUITÉ DES OPÉRATIONS NSTI</p> <p style="text-align: center;"><i>AUCUNE DONNÉE DISPONIBLE DANS LE SYSTÈME</i></p> <p><i>ENGAGÉ LE</i> _____</p> <p style="text-align: center;"><i>(Date/heure)</i></p>
--

(dimensions: 26 x 59 mm, encre rouge)

Pour toutes les versions linguistiques du cachet, voir annexe V.1.9.1.

IX.8.9. Exemples de cas de dépôt des données du carnet TIR par voie électronique

a) Transport TIR au départ d'un pays tiers et traversant un pays non Union au cours de son trajet

Exemple

[Turquie — Kapitan Andreevo (Bulgarie) — Siret (Roumanie) — Ukraine — Medyka et Cracovie (Pologne)]

Le titulaire du carnet TIR est chargé de transmettre les données du carnet TIR au bureau de douane d'entrée de Kapitan Andreevo (Bulgarie). Le bureau de douane de sortie de l'Union de Siret (Roumanie) met fin à l'opération TIR et envoie les messages IE006 et IE018 au bureau de douane d'entrée de Kapitan Andreevo (Bulgarie). Lorsque l'opération TIR reprend sur le territoire douanier de l'Union, le titulaire du carnet TIR est de nouveau chargé de transmettre les données du carnet TIR au bureau de douane d'entrée de Medyka (Pologne). Il s'agit d'une nouvelle opération NSTI/TIR avec un nouveau MRN. Le bureau de douane de destination (Cracovie) met fin à l'opération TIR en envoyant les messages IE006 et IE018 à Medyka et en détachant et conservant les deux parties du volet n° 2 et en annotant la souche du carnet TIR.

b) Transport TIR au départ de l'Union et impliquant un site de chargement intermédiaire

Exemple

[Turku (Finlande) — Kotka (Finlande) — Russie]

Le titulaire du carnet TIR est chargé de transmettre les données du carnet TIR et de le présenter au bureau de douane de départ (Turku). Sur le site de chargement intermédiaire (Kotka), il est mis fin à l'opération TIR (de Turku) en envoyant les messages IE006 et IE018 à Turku, en détachant et conservant les deux parties du volet n° 2, et en annotant la souche du carnet TIR. Le titulaire du carnet TIR transmet les données du carnet TIR, y compris celles afférentes à l'opération précédente au départ de Turku et les marchandises chargées à Kotka, et présente le carnet TIR à Kotka afin de démarrer une nouvelle opération TIR. Le bureau de douane de sortie de l'Union (Vaalima) met fin à l'opération TIR en envoyant les messages IE006 et IE018 à Kotka, en détachant et conservant les deux parties du volet n° 2, et en annotant la souche du carnet TIR.

c) Transport TIR au départ d'un pays tiers (Russie) et impliquant deux sites de déchargement dans l'Union

Exemple

[Mourmansk (Russie) — Oulu (Finlande) — Turku (Finlande)]

Le titulaire du carnet TIR est chargé de transmettre les données du carnet TIR et de le présenter au bureau de douane du site d'entrée (Rajajooseppi). Sur le site de déchargement intermédiaire (Oulu), il est mis fin à l'opération TIR précédente (de Rajajooseppi) en envoyant les messages IE006 et IE018 à Rajajooseppi, en détachant et conservant les deux parties du volet n° 2, et en annotant la souche du carnet TIR. Le titulaire du carnet TIR transmet les données du carnet TIR, y compris celles afférentes à l'opération restante au départ de Rajajooseppi, et présente le carnet TIR à Oulu afin de démarrer une nouvelle opération TIR. Le bureau de douane de destination (Turku) met fin à l'opération TIR en envoyant les messages IE006 et IE018 à Oulu, en détachant et conservant les deux parties du volet n° 2, et en annotant la souche du carnet TIR.

IX.9 Exemple de situation impliquant l'Irlande du Nord après le Brexit

Le transport TIR s'effectue de l'Allemagne vers l'Irlande du Nord (XI), via la Belgique et la Grande-Bretagne (GB).

Le véhicule routier, ou le conteneur, doit être présenté pour contrôle au bureau de douane de départ en Allemagne, en même temps que le carnet TIR. Une fois que le bureau de douane allemand a accepté le carnet TIR, **une première opération TIR débute à partir de ce bureau jusqu'au bureau de douane de sortie (de passage) en Belgique**. Le véhicule, ou le conteneur, ainsi que le carnet TIR doivent être présentés au bureau de douane de sortie (de passage) en Belgique auprès duquel cette opération TIR a pris fin.

Il convient de noter qu'outre les exigences de la convention TIR (par exemple, utilisation du carnet TIR sur support papier), les échanges de données du carnet TIR entre les deux bureaux

de douane **se font par la création d'un mouvement TIR NSTI** au bureau de douane allemand et se terminent au bureau de douane belge, ainsi que le prévoit l'AE du CDU.

Ensuite, le véhicule routier, ou le conteneur, est transporté par ferry vers la Grande-Bretagne, quittant ainsi le territoire douanier de l'UE. Le véhicule, ou le conteneur, doit être présenté pour contrôle au bureau de douane d'entrée (de passage) en Grande-Bretagne, accompagné du carnet TIR pour prise en charge. **Ici débute une deuxième opération TIR.** Le trajet du véhicule en Grande-Bretagne se termine au bureau de douane de sortie (de passage) britannique auprès duquel le véhicule et le carnet TIR doivent être présentés pour contrôle et pour fin de l'opération.

Lors de l'entrée en Irlande du Nord, territoire où s'applique le cadre juridique du CDU, le véhicule, ou le conteneur, doit être présenté pour contrôle au bureau de douane d'entrée (de passage) d'Irlande du Nord. **Cette étape marque le début de la troisième et dernière opération TIR de ce transport TIR entre le bureau de douane d'entrée (de passage) en Irlande du Nord et un bureau de douane de destination situé à l'intérieur de l'Irlande du Nord.** Le véhicule, ou le conteneur, doit être présenté au bureau de douane de destination aux fins des contrôles, de la fin de l'opération TIR et de son apurement. S'agissant des échanges de données du carnet TIR entre le bureau de douane d'entrée (de passage) en Irlande du Nord et le bureau de douane de destination, ainsi que le prévoit l'AE du CDU, un mouvement TIR NSTI doit être créé au bureau de douane d'entrée en Irlande du Nord et doit être clôturé au bureau de douane de destination en Irlande du Nord.