



<p><i><b>Bulletin officiel des douanes</b></i></p> <p><b>LES REGIMES SUSPENSIFS DE TRANSIT</b></p> <p><b>DA modifiée par la DA n° 00-163 du 19 Septembre 2000 du BOD n°6457</b></p> <p><b>Annexe VIII modifiée par BOD n°6404 puis par le n°6457</b></p> <p><b>Annexe XVI,XX et XI modifiée par BOD n°6457</b></p>	<p>BOD n° 6377 du 24 septembre 1999 texte n° 99-158 nature du texte : DA du 14 septembre 1999 classement : H0 RP : bureau : E/3 nombre de pages : 141 diffusion : NOR : BUD D 99.00158 S mots-clés : TC/C</p>
<p><b>Date d'entrée en vigueur du texte :</b> immédiate</p> <p><b>Date de caducité du texte :</b></p> <p><b>Références :</b></p> <p><b>Textes abrogés :</b> n° 98-<a href="#">132</a> du 30.06.98 - BOD n° <a href="#">6273</a> du 13 juillet 1998 n° 98-<a href="#">150</a> du 4.08.98 - BOD n° <a href="#">6281</a> du 10 août 1998 n° 98-<a href="#">186</a> du 7.10.98 - BOD n° <a href="#">6297</a> du 14 octobre 1998 n° 98-<a href="#">215</a> du 23.11.98 - BOD n° <a href="#">6306</a> du 2 décembre 1998 n° 99-<a href="#">042</a> du 26.02.99 - BOD n° <a href="#">6329</a> du 5 mars 1999</p> <p><b>Texte modifié :</b></p>	

Les dispositions particulières qui seront mises en oeuvre soit dans le cadre de l'informatisation des régimes de transit communautaire/commun, soit dans le cadre de la réforme de ces régimes, seront portées à la connaissance du service et des usagers en temps utile.

La présente refonte prend en compte les dispositions nouvelles relatives au transit par la voie maritime (affrètement partiel), la mise en place d'une nouvelle LVI-CIM et intègre les cartons modificatifs publiés depuis le 30 juin 1998.

Les dispositions modifiées sont marquées d'un trait en marge.

### **INTRODUCTION**

La réalisation du Marché Unique Européen a exigé une redéfinition des procédures de transit qui sont applicables depuis le 1er janvier 1993.

Toutefois devant l'augmentation du non apurement des titres de transit, il paraît indispensable de rappeler les règles applicables ainsi que les nouvelles mesures et de veiller à leur exécution.

En outre, les modifications essentielles apportées par le règlement (CE) n° [75/98](#) de la Commission du 12 janvier 1998 concernant le transit communautaire par la voie maritime introduisent une distinction fondamentale entre les lignes régulières sur lesquelles le transit communautaire est applicable et les lignes non régulières pour lesquelles le transit communautaire n'est pas d'application.

Cette modification a des conséquences dans certains cas sur la procédure applicable pour les autres modes de transport en particulier par l'introduction d'un nouveau sigle (T2F) utilisé pour le transport de marchandises communautaires dans certaines circonstances.

Les principales règles relatives aux régimes de transit sont les suivantes :

- le transit communautaire externe (T1) constitue le régime de procédure normale qui est utilisé pour les échanges de marchandises tierces à l'intérieur de la Communauté ;
- le transit communautaire interne (T2F) est applicable dans les relations réciproques avec les DOM et les autres parties du territoire douanier de la 6<sup>ème</sup> directive n'est pas d'application ;
- le transit commun concerne les échanges avec les pays de l'A.E.L.E et les quatre pays de VISEGRAD (république de Hongrie, république de

Pologne, République slovaque et République tchèque). Ces quatre pays bien que n'appartenant pas à l'association européenne de libre échange, sont dorénavant englobés pour des raisons de commodité dans le terme générique AELE (article 3 de la Convention de transit commun du 20/05/87, article [309](#) paragraphe f des DAC ) ;

- le transit international par route "TIR" s'applique à destination des parties contractantes à la convention TIR de 1975, actuellement 62 pays ;
- les procédures de transit communautaire/commun peuvent être simplifiées sur la base de l'article [97](#) du règlement CEE N° [2913/92](#) du 12 octobre 1992 et de l'article 6 de la Convention de transit commun.

Pour les transports sous douane de marchandises tierces :

- les compagnies aériennes et les compagnies maritimes utilisent des documents commerciaux (manifestes) ;
- les transporteurs fluviaux sur le Rhin et ses affluents peuvent encore utiliser le manifeste rhénan
- et les forces armées de l' OTAN utilisent le formulaire 302.

Les plus grandes entreprises françaises bénéficient du régime du transit communautaire simplifié domicilié qui permet le dédouanement à domicile.

Le transport de marchandises tierces entre les bureaux frontières, le plus souvent lieux de rupture de charge (port ou aéroport) et leur lieu de destination, s'effectue sous le couvert de procédures simplifiées domiciliées de transit avec les documents commerciaux ou de transport.

---

## SOMMAIRE GENERAL

### LIVRE I LE TRANSIT COMMUNAUTAIRE

Bases juridiques

- I - Rappel des principes de base
- II - Le régime du transit communautaire
- III - Modalités de fonctionnement
- IV - Dispositions particulières applicables à certains modes de transport
- V - Garanties
- VI - Justificatif du caractère communautaire des marchandises
- VII - Modalités pratiques d'application du transit communautaire
- VIII - Document T2L ou T2LF seul

### LIVRE II LE TRANSIT COMMUN

Bases juridiques

- I - Dispositions générales
- II - Règles applicables au départ de la CE
- III - Règles applicables au départ des pays de l'AELE
- IV - Dispositions lors du retour de marchandises réexpédiées vers la Communauté
- V - Obligation de scellement
- VI - Formalités au bureau de passage
- VII - Les garanties

### LIVRE III LE TRANSIT COMMUNAUTAIRE SIMPLIFIE ET LE TRANSIT COMMUNAUTAIRE SIMPLIFIE DOMICILIE

- I - Le transit communautaire simplifié
- II - Le transit communautaire simplifié domicilié
- III - Dispositions communes - Garanties

### LIVRE IV AUTRES REGIMES DU TRANSIT

- I - Carnet ATA
- II - Formulaire OTAN 302
- III - Manifeste Rhénan
- IV - Transit international par route "TIR"

### ANNEXE

---

## LIVRE I LE TRANSIT COMMUNAUTAIRE

**Bases juridiques :**

- règlement (CEE) n° [2913/92](#) du Conseil du 12 octobre 1992 établissant le code des douanes communautaire (CDC) et en particulier les articles

[91 à 97](#) et [163 à 165](#), publié au *JOCE*. L 302 du 19 octobre 1992 ;

- règlement (CEE) n° [2454/93](#) de la Commission du 2 juillet 1993 (DAC) publié au *JOCE* L 253 du 11 octobre 1993 ;

- règlement (CE) n° [75/98](#) de la Commission du 12 janvier 1998 modifiant dernièrement le règlement (CEE) n° [2454/93](#) fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) n° [2913/92](#) du Conseil établissant le code des douanes communautaire, publié au *JOCE* L 7 du 13 janvier 1998 ;

- règlement (CE) n° [955/99](#) du Parlement européen et du Conseil, du 13 avril 1999, modifiant le règlement (CEE) n° [2913/92](#) du Conseil pour le régime du transit externe, publié au *JOCE* L 119 du 7 mai 1999.

\* \*  
\*

Le règlement (CEE) n° [2913/92](#) du Conseil du 12 octobre 1992 établissant le code des douanes communautaire (*JOCE*. L 302 du 19 octobre 1992) a abrogé le règlement (CEE) n° [2726/90](#) du Conseil du 17 septembre 1990 ( publié au *JOCE*. L 262 du 26 septembre 1990) qui remplaçait lui-même le règlement (CEE) n° [222/77](#) du 13 décembre 1976. Ce règlement a instauré le dispositif de circulation des marchandises tierces sous le régime du transit communautaire après le 1er janvier 1993, le but étant de supprimer les formalités douanières applicables aux marchandises communautaires ou mises en libre circulation dans les échanges à l'intérieur de la CEE.

Le transit communautaire, lorsqu'il s'applique selon les dispositions du règlement de base, est obligatoire pour tous les modes de transport, qui sont placés sur un même pied d'égalité.

Mais, compte tenu des caractéristiques propres à certains modes, notamment les transports par voie maritime, par voie aérienne, par canalisations et par voie ferrée, des modalités particulières ont été définies.

Cependant, l'application du régime de transit communautaire pour le transport par la voie maritime a entraîné depuis le 1er janvier 1993 des difficultés pour les opérateurs économiques et les administrations douanières en raison de la spécificité de ce type de transport en ne permettant pas ainsi de garantir la perception de la dette douanière et des autres impositions relatives aux marchandises.

Par conséquent, le règlement (CE) n° [75/98](#) de la Commission du 12 janvier 1998 a modifié le règlement (CEE) n° [2454/93](#), fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) n° [2913/92](#) du Conseil établissant le code des douanes communautaires (CDC) et relatif à l'application du transit communautaire pour le transport par la voie maritime. Ce règlement a instauré le dispositif de circulation de marchandises tierces transportées par la voie maritime dans les échanges à l'intérieur de la CE.

Les articles [219](#), [216](#), [309](#) à [317](#), [341](#) à [388](#), et [397](#) à [410](#) des DAC précisent le champ d'application en matière de régime de transit ainsi que la procédure et le système de garantie.

Les articles [412](#) à [450](#) des DAC pour leur part fixent le dispositif applicable pour les transports par fer, par air, par mer, par canalisation ainsi que les différentes mesures d'allègement qui leur sont spécifiques.

Ces dispositions imposent, dans certains cas, depuis le 1er janvier 1993, l'utilisation du transit communautaire pour les transports par mer, air et par canalisations.

A compter de cette date, la libre circulation au sein de la Communauté Européenne (CE) a fait disparaître l'obligation de justifier du caractère communautaire des marchandises pour les relations entre deux Etats membres à l'exception des transports par la voie maritime.

La circulation des marchandises communautaires soumises à la seule fiscalité intérieure (accises par exemple) n'est pas reprise dans la présente instruction.

En conséquence, la présente instruction s'applique pour l'essentiel à la circulation des marchandises tierces à l'intérieur de la Communauté, sous couvert d'un document de transit et en suspension des droits et taxes.

Toutefois, et dans des cas spécifiques, la circulation des marchandises communautaires reste soumise à un régime douanier de transit.

## **I - RAPPEL DES PRINCIPES DE BASE**

Le régime de transit communautaire est un régime douanier suspensif des droits et taxes et des mesures de politique commerciale. Il permet la circulation d'un point à un autre du territoire douanier de la Communauté de marchandises sous sujétion douanière.

La marchandise doit pour circuler sous le régime du transit communautaire faire l'objet d'une déclaration T établie conformément à la réglementation.

Une même déclaration T ne doit couvrir que des marchandises chargées, ou devant être chargées, sur un seul moyen de transport et destinées à être transportées d'un même bureau de départ à un même bureau de destination.

La déclaration fait l'objet d'un enregistrement auprès d'un bureau de douane dit de départ qui est, sauf dispositions réglementaires particulières, responsable du suivi administratif de l'opération. Le bureau de départ prend les mesures d'identification des marchandises qu'il estime nécessaires. L'identification est effectuée par scellement ou par une description suffisante des marchandises sur le document T ou ses annexes. Dans certains cas le scellement est obligatoire.

Un ou plusieurs exemplaires de cette déclaration accompagnent la marchandise. Il est mis fin à l'opération de transit par la présentation de la

marchandise et du document de transit au bureau de douane de destination. La marchandise doit alors être placée sous un autre régime douanier ou quitter le territoire douanier de la Communauté.

Le régime de transit est apuré au bureau de départ par comparaison de l'exemplaire 1 du document T resté à ce bureau avec l'exemplaire 5 visé et renvoyé par le bureau de destination. Le titulaire du régime, le principal obligé, est responsable de la régularité de l'opération de transit.

Le bureau de destination informe, le plus rapidement possible, le bureau de suivi de l'opération, des constatations qu'il a effectuées quant à la régularité de l'opération.

En fonction des informations reçues, le bureau de suivi apure la déclaration T ou prend toutes les mesures nécessaires en vue de régler la situation des marchandises.

La déclaration de transit est un acquit à caution dont le signataire (ou son mandant) est le titulaire du régime. Cette signature l'engage au respect de l'ensemble des dispositions prévues par la réglementation communautaire en matière de transit.

Le principal obligé, personne qui, le cas échéant par l'intermédiaire d'un représentant habilité, dépose le titre de transit est tenu :

- de présenter les marchandises intactes et le document T au bureau de destination dans le délai prescrit par le bureau de départ, en ayant respecté les mesures d'identification prises par les autorités compétentes ;
- de respecter les dispositions relatives au régime du transit communautaire ;
- au paiement des droits et autres impositions éventuellement exigibles à la suite d'une infraction ou d'une irrégularité commise au cours ou à l'occasion de cette opération de transit communautaire.

En dehors des cas de dispense prévus par la réglementation douanière, le principal obligé est tenu de fournir une garantie douanière en vue d'assurer le paiement de la dette douanière et des autres impositions susceptibles de naître.

## **II - LE REGIME DU TRANSIT COMMUNAUTAIRE**

Le régime du transit communautaire comporte deux procédures.

### **A - Le transit communautaire externe (T1) qui est applicable pour la circulation entre deux Etats membres :**

1. de marchandises non communautaires (tierces),

2. de marchandises relevant du traité CECA qui ne sont pas en libre pratique,

3. de marchandises communautaires :

3.1. qui ont fait l'objet des formalités douanières d'exportation en vue de l'octroi de restitutions à l'exportation vers les pays tiers dans le cadre de la politique agricole commune,

ou

3.2. pour lesquelles le remboursement ou la remise des droits à l'importation est subordonnée à la condition qu'elles soient réexportées hors du territoire douanier de la Communauté ou placées en entrepôt douanier, sous tout autre régime douanier que la mise en libre pratique ou placées en zone franche ou en entrepôt franc,

ou

3.3. mises en libre pratique dans le cadre du régime du perfectionnement actif système de remboursements en vue de leur exportation ultérieure sous forme de produits compensateurs et pour lesquelles une demande de remboursement est susceptible d'être présentée conformément à l'article [128](#) du code et que l'intéressé ait l'intention de la présenter,

ou

3.4. soumises au régime des prélèvements et taxes à l'exportation et qui ont fait l'objet de formalités douanières à l'exportation vers les pays tiers dans le cadre de la politique agricole commune,

ou

3.5. provenant des stocks d'intervention, et soumises à des mesures de contrôle de l'utilisation et/ ou de la destination et qui ont fait l'objet de formalités à l'exportation vers les pays tiers dans le cadre de la politique agricole commune.

### **B - Le transit communautaire interne (T2) et (T2F)**

1. **T2** : pour les marchandises communautaires qui sont expédiées d'un point à un autre de la Communauté :

- via un ou plusieurs pays de l'AELE (ex : expédition de France vers l'Italie avec emprunt du territoire suisse, expédition d'Allemagne vers l'Autriche avec emprunt du territoire tchèque),

ou

- à destination d'un pays de l'AELE (ex : expédition de France vers la Suisse, expédition de France vers la Pologne).

**2.T2F** : pour les marchandises communautaires qui sont expédiées dans les cas où une disposition communautaire a expressément prévu l'application de ce régime ; c'est le cas pour les échanges de marchandises communautaires entre deux parties du territoire douanier qui n'ont pas le même régime fiscal :

**2.1.** la circulation des marchandises entre une partie du territoire douanier de la Communauté à laquelle les dispositions de la directive [77/388/CEE](#) du Conseil sont applicables à destination d'une autre partie du territoire douanier de la Communauté où les dispositions précitées ne sont pas applicables (par exemple, les échanges de marchandises communautaires entre la France métropolitaine et les Départements d' Outre-Mer, les îles Canaries ou anglo-normandes) ;

**2.2.** la circulation des marchandises entre une partie du territoire douanier de la Communauté à laquelle les dispositions de la directive [77/388/CEE](#) du Conseil ne sont pas applicables à destination d'une autre partie du territoire douanier de la Communauté où les dispositions précitées sont applicables (par exemple, dans les relations entre les DOM et la France métropolitaine) ;

**2.3.** la circulation des marchandises entre deux points du territoire douanier de la CE où la directive [77/388/CEE](#) ne s'applique pas (par exemple, les échanges entre les DOM).

### **C - Cas particulier des transports entre la Grèce et le reste de la Communauté**

Les transports par voie terrestre en provenance ou à destination de la Grèce peuvent être effectués sous les régimes du transit communautaire ou du transit international routier (TIR).

Dans la pratique, le régime du transport international par route sous le couvert de carnets TIR est utilisé dans le cas des envois passant par un ou plusieurs pays tiers.

Exemple : N° 1 - Envoi de marchandises tierces d'Allemagne vers la Grèce avec traversée de plusieurs pays (République Tchèque, République Slovaque, Roumanie, Bulgarie) : utilisation dans ce cas d'un carnet TIR.

Exemple : N° 2 - déchargement de marchandises tierces au Havre à destination de la Grèce via l'Italie : utilisation du transit communautaire (T1).

Dans le cas où ces opérations sont effectuées sous le régime du transit communautaire et qu'il y a traversée d'un pays tiers, les effets du transit communautaire sont suspendus lors de la traversée du pays tiers (autre qu'un pays de l'AELE).

### **D - Procédures particulières**

#### **1. Les procédures particulières à certains modes de transports**

Ces procédures sont étudiées à la section IV ci après.

#### **2. Les procédures simplifiées**

L'article [97-2a](#) du CDC permet aux Etats membres d'instaurer entre eux, par voie d'arrangements bilatéraux ou multilatéraux, des procédures simplifiées applicables à certains trafics ou à des entreprises déterminées.

L'article [97-2b](#) du CDC autorise la mise en place de procédures simplifiées pour la circulation sur le territoire national de marchandises qui ne sont pas appelées à pénétrer sur le territoire d'un autre Etat membre.

Ces procédures sont détaillées à la section IV du livre I et au livre III du présent texte.

## **III - MODALITES DE FONCTIONNEMENT**

### **A - Cas généraux**

Sans préjudice des dispositions prévues en matière de procédure simplifiée, l'opération de transit communautaire se fait sous le couvert de documents T1, T2 ou T2F en utilisant les exemplaires 1, 4, 5 et 7 du document administratif unique. Les dispositions concernant les déclarations de transit seront complétées ou modifiées ultérieurement dans le cadre de l'informatisation du transit.

### **B - Cas particulier : Traversée d'un pays de l'AELE**

Selon le principe de la libre-circulation, les échanges de marchandises communautaires entre deux Etats membres ne donnent pas lieu à l'établissement de titres de transit communautaire.

En revanche, les échanges de marchandises communautaires entre deux Etats membres via un ou plusieurs pays de l'AELE présentent une particularité. Ces marchandises doivent dans ce cas être placées sous le régime du transit communautaire interne (T2).

Dans le souci d'empêcher un engorgement aux frontières avec les pays de l'AELE avec l'obligation de créer des opérations de transit, aux points frontières pour la traversée de ces territoires, il est recommandé aux opérateurs, pour éviter des retards au moment du franchissement de la frontière, de placer leurs marchandises sous le régime du transit communautaire interne au lieu de départ de leurs expéditions ( auprès du bureau compétent du lieu de domicile de l'entreprise expéditrice ou du lieu de chargement des marchandises à expédier) et jusqu'au point de destination

intérieur de l'Etat membre de destination.

Bien entendu et sans préjudice des dispositions prévues pour les expéditeurs et destinataires agréés, les marchandises et les titres de transit doivent être présentés aux bureaux de douane de départ et de destination pour permettre l'apurement de ces opérations.

Par ailleurs, il est rappelé que le dépôt d'un avis de passage au bureau d'entrée est maintenu lors de la traversée d'un pays de l'AELE.

Exemple : livraison d'une marchandise française de Strasbourg à Milan, avec emprunt d'un pays de l'AELE (Suisse). Un avis de passage sera déposé au bureau d'entrée en Suisse ainsi qu'au bureau d'entrée en Italie.

## **C - Echanges entre les parties du territoire douanier de la CE exclues du territoire fiscal (DOM, CANARIES, ILES ANGLO-NORMANDES...) et relations réciproques de ces territoires avec la métropole et les autres Etats membres de la CE**

### **1. Marchandises tierces**

Les marchandises tierces échangées d'une part, entre les territoires exclus du territoire fiscal de la CE et d'autre part, entre ces territoires et les autres parties du territoire douanier de la CE doivent circuler sous le régime du transit communautaire externe (T1) et sont traitées comme telles à destination avec utilisation des régimes douaniers applicables aux relations avec les pays tiers.

### **2. Marchandises communautaires**

L'élimination de toutes formalités à l'égard des marchandises communautaires circulant à l'intérieur du territoire fiscal de la Communauté ne s'applique pas aux échanges avec les parties du territoire douanier de la CE exclues de ce territoire fiscal.

C'est pourquoi le règlement CEE n° 2454/93 de la Commission du 2 juillet 1993 :

- maintient, dans les conditions actuelles, des formalités douanières sur la base d'un document administratif unique identifié COM ;
- rend applicable le régime du transit communautaire interne, sans préjudice des dispositions particulières prévues pour le transit communautaire par la voie maritime.

Ces dispositions sont applicables aux échanges réciproques de marchandises communautaires :

- entre les territoires exclus du territoire fiscal de la CE ;
- entre ces territoires exclus et les autres parties du territoire douanier de la CE (métropole et autres Etats membres).

## **D - Echanges avec Saint-Marin et Andorre**

### **1. Echanges avec Saint-Marin**

Un accord intérimaire de commerce et d'union douanière a été conclu le 27 novembre 1992 et publié au JOCE L 359 du 9 décembre 1992 entre la Communauté et la République de Saint-Marin.

A la suite de cet accord, des décisions précisant les dispositions réglementaires et les modalités d'application ont été adoptées par le Comité de coopération CE-Saint-Marin.

Ces décisions sont les suivantes :

- décisions publiées au JOCE L 42 du 19/02/93 :
- décision n° 1/92 du 22/12/92 arrêtant le règlement intérieur du Comité de coopération et instituant le comité de coopération douanière ;
- décision n° 2/92 du 22/12/92 relative aux dispositions législatives, réglementaires et administratives applicable dans la Communauté en matière douanière à adopter par la République de Saint-Marin ;
- décision n° 3/92 du 22/12/92 relative aux modalités d'application de l'assistance mutuelle prévue à l'article 13 de l'accord intérimaire ;
- décision n° 4/92 du 22/12/92 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 ;
- décision n° 1/93 du 27/07/93 publiée au JOCE L 208 du 19/08/93 arrêtant les modalités de la mise à la disposition du Trésor de Saint-Marin des droits à l'importation perçus par la Communauté pour le compte de la République de Saint-Marin ;
- décision n° 1/94 du 28 juin 1994 publiée au JOCE L 238 du 13/09/94 relative à la réglementation communautaire en matière vétérinaire à adopter par la République de Saint-Marin ;
- décision n° 1/95 du 6 octobre 1995 publiée au JOCE L 256 du 26/10/95 modifiant la liste des bureaux de douane visés à l'article 7 paragraphe 1 point a) de l'accord intérimaire de commerce et d'union douanière entre la CEE et la République de Saint-Marin ;
- décisions n° 1/96 et n° 2/96 du 20/06/96 publiée au JOCE L 184 du 24/07/96 portant application de l'article 1er points a) et b) de la décision 1/93 arrêtant les modalités de la mise à la disposition du Trésor de Saint-Marin des droits à l'importation perçus par la Communauté pour le compte de la République de Saint-Marin.

#### **1.1. Dispositions générales**

Cet accord d'union douanière entre la CE et la République de Saint-Marin institue des relations privilégiées comparables à celles existant dans les échanges à l'intérieur du territoire douanier de la Communauté mais laisse subsister, à des fins fiscales, des formalités douanières d'expédition, d'introduction et de transit communautaire, à l'exception des produits relevant du traité CECA (originares ou en libre pratique dans la CE) qui sont exclus de l'accord d'union douanière entre la Communauté et la République de Saint-Marin.

#### **1.2. Formalités de transit**

### **a)-Importation à Saint-Marin des marchandises en provenance des pays tiers**

Les marchandises tierces destinées à Saint-Marin et qui transitent par la Communauté doivent être acheminées à destination des bureaux italiens énumérés ci-dessous sous couvert d'un titre de transit externe T1.

Les formalités d'importation (mise en libre pratique ou placement sous un régime économique) sont obligatoirement effectuées auprès d'un des huit bureaux italiens désignés en annexe de l'accord d'union douanière.

(FORLI, GENOVA, LIVORNO, RAVENNA, RIMINI, ROMA II, SEGRATE (aeroporto di Linate), TRIESTE).

### **b)- Exportation de Saint-Marin à destination des pays tiers avec emprunt du territoire de la Communauté**

En dehors des formalités d'exportation proprement dites, un titre de transit communautaire, émis à Saint-Marin à destination du bureau de sortie de la Communauté, est présenté à l'entrée en Italie à des fins fiscales et accompagne l'envoi jusqu'au bureau de sortie de la CE concerné. Dans l'hypothèse où le bureau de sortie est situé en France, ce bureau doit renvoyer l'exemplaire 5 du titre de transit à Saint-Marin via le bureau centralisateur.

### **c)- Expédition au départ de la CE à destination de Saint-Marin**

Les marchandises communautaires sont acheminées à destination de Saint-Marin sous couvert d'un titre de transit interne T2. Le bureau de Saint-Marin renvoie l'exemplaire n° 5 du T2 au bureau d'émission du titre.

### **d)- Introduction en France en provenance de Saint-Marin**

Les marchandises circulent sous le couvert d'un titre de transit communautaire interne T2 émis à Saint-Marin à destination du bureau de douane français concerné. L'exemplaire n° 5 du titre de transit est visé par le bureau de destination et renvoyé à Saint-Marin via le bureau centralisateur.

## **2. Echanges avec Andorre**

Un accord d'union douanière sous forme d'échange de lettres a été conclu le 14 décembre 1989, entre la Communauté et la Principauté d'Andorre, publié au JOCE L 374 du 31 décembre 1990.

A la suite de cet accord, des décisions précisant les dispositions réglementaires et les modalités d'application ont été adoptées par le Comité mixte CE/ANDORRE.

Ces décisions du comité mixte CEE/Andorre sont les suivantes :

- décision n° 1/91 du 25/04/91 arrêtant le règlement intérieur du comité mixte et constituant le comité de coopération douanière ;
- décision n° 2/91 du 12/07/91 publiée au JOCE L 250 du 07/09/91 relative aux dispositions législatives, réglementaires et administratives applicables dans la Communauté en matière douanière, à adopter par la Principauté d'Andorre ;
- décision n° 3/91 du 12/07/91 publiée au JOCE L 250 du 07/09/91 modifiant l'annexe I et l'appendice de l'accord ;
- décision n° 4/91 du 12/07/91 publiée au JOCE L 250 du 07/09/91 relative à certaines méthodes de coopération administrative pour l'application de l'accord et à la procédure de réexpédition des marchandises vers la Principauté d'Andorre ;
- décision n° 6/91 du 12/07/91 publiée au JOCE L 250 du 07/09/91 relative aux modalités d'application de l'assistance mutuelle prévue à l'article 15 de l'accord entre la CEE et Andorre ;
- décision n° 1/95 du 06/11/95 publiée au JOCE L 288 du 01/12/95 modifiant la décision n° 6/91 relative aux modalités d'application de l'assistance mutuelle prévue à l'article 15 de l'accord CEE/Andorre ;
- décision n° 1/96 du 01/07/96 publiée au JOCE L 184 du 24/07/96 relative à certaines méthodes de coopération administrative pour l'application de l'accord sous forme d'échange de lettres entre la Communauté et la Principauté d'Andorre et au transit de marchandises entre les parties ;
- décision n° 2/96 du 01/07/96 publiée au JOCE L 184 du 24/07/96 relative aux modalités d'application de l'annexe II de l'accord sous forme d'échange de lettres entre la CEE et Andorre.

### **2.1. Dispositions générales**

Une clause de cet accord prévoyait que les formalités de mise en libre pratique des produits importés en Andorre devaient être effectuées provisoirement par les autorités douanières françaises et espagnoles.

Suite à la demande de la Principauté d'Andorre d'accomplir elle-même les formalités de mise en libre pratique des marchandises importées des pays tiers, la Communauté a cessé, depuis le 1er juillet 1996 d'assurer, au nom et pour le compte de la Principauté d'Andorre, cette mise en libre pratique des produits en provenance des pays tiers qui lui sont destinés.

### **2.2. Formalités**

#### **a) Cas des marchandises des chapitres 1 à 24**

A l'exportation vers Andorre les marchandises doivent être traitées comme des exportations vers un pays tiers.

La procédure à utiliser dans de telles circonstances est la procédure d'exportation avec présentation de l'ex 3 de la déclaration d'exportation au bureau de sortie de la Communauté (bureau français ou espagnol).

S'agissant de marchandises en suspension de droits d'accises, ces marchandises doivent circuler conformément à l'article [793](#) paragraphe 6 bis des DAC sous le couvert du document d'accompagnement d'accises jusqu'au bureau de sortie de la Communauté.

Exemple : exportation de marchandises communautaires (chapitre [1](#) à [24](#)) à destination d'Andorre :

- a) - produits agricoles donnant lieu à des restitutions à l'exportation, ces marchandises doivent circuler sous T1 jusqu'au bureau de sortie de la Communauté (bureaux français ou espagnol) ; lorsqu'un T5 est prévu par les réglementations agricoles, il doit être également présenté au bureau de sortie de la Communauté.
- b) - produits agricoles ne donnant pas lieu à des restitutions à l'exportation, l'exemplaire n° 3 du DAU accompagne les marchandises jusqu'au bureau de sortie de la Communauté (bureaux français ou espagnol).

A l'importation dans le territoire douanier de la Communauté les marchandises en provenance d'Andorre sont, soit mises en libre pratique au bureau d'entrée dans la Communauté, soit placées sous T1 à ce bureau jusqu'au bureau de destination dans la Communauté.

## **b) Cas des marchandises des chapitres [25](#) à [97](#)**

### **Cas général**

Le transit communautaire s'applique, *mutatis mutandis*, à la circulation des marchandises des chapitres [25](#) à [97](#) du système harmonisé, relevant de l'accord CEE/Andorre.

Les marchandises en libre pratique circulent sous T2 à destination ou en provenance de la Principauté d'Andorre.

Exemple : exportation de marchandise communautaire d'Allemagne à destination de la Principauté d'Andorre, cette marchandise doit circuler avec document de transit T2.

Lorsque le transit communautaire interne n'est pas utilisé, la libre pratique est justifiée par un document T2L ou un document équivalent.

Les marchandises tierces circulent sous T1.

Lorsque le transit communautaire est utilisé, il est déposé un avis de passage au bureau de passage (bureau d'entrée dans la Principauté d'Andorre ou bureau d'entrée dans la Communauté).

### **Cas particulier**

Les marchandises visées à l'article 6 paragraphe 3 point c de l'accord, expédiées à destination de la Principauté d'Andorre au bénéfice d'une restitution à l'exportation, circulent sous couvert d'un document de transit communautaire externe T1.

En cas d'utilisation de l'exemplaire de contrôle T5, ce document est remis au bureau de sortie de la Communauté.

Lorsque de telles marchandises en libre pratique dans la Principauté d'Andorre sont expédiées à destination de la Communauté, elles doivent être placées sous la procédure du transit communautaire externe T1.

L'élément mobile doit être perçu lors de la mise à la consommation.

## **IV - DISPOSITIONS PARTICULIERES APPLICABLES A CERTAINS MODES DE TRANSPORT**

Le placement sous le régime du transit communautaire est déterminé d'une part par le statut des marchandises (communautaires ou non) et d'autre part par le type de parcours (intra ou mixte).

L'attention est appelée sur le cas de dédouanement de marchandises tierces au départ (ou à destination) d'un bureau intérieur avec création d'un titre de transit communautaire pour accompagner un transport routier puis maritime (ou aérien). Le régime du transit communautaire doit être appliqué pour couvrir la totalité du trajet (terrestre, maritime ou aérien). Il ne doit pas être mis fin aux titres de transit communautaire dans les ports ou aéroports d'embarquement (ou de débarquement).

A titre d'exemple : Nevers - Hambourg (ou Francfort) via Le Havre (ou Roissy) :

le transit communautaire étant applicable aux transports terrestres, maritimes et aériens, les titres doivent couvrir l'intégralité du transit Nevers-Hambourg (Francfort) et ne doivent pas être interrompus au Havre ou à Roissy. Le principal obligé ayant créé l'opération de transit est responsable vis-à-vis du bureau de douane de Nevers.

Néanmoins, les opérateurs ont la possibilité, à titre exceptionnel, de recréer un nouveau titre de transit lorsque notamment un manifeste couvre le seul transport aérien ou maritime.

Le règlement de base avait rendu obligatoire le transit communautaire pour tous les modes de transport.

Le règlement (CE) n° [75/98](#) de la Commission du 12 janvier 1998 a modifié à compter du 1er juillet 1998 les règles applicables au transit communautaire par la voie maritime. Il n'est obligatoire que pour les marchandises circulant sur les lignes régulières.

La spécificité de ces modes de transport exige des modalités d'application particulières énoncées ci-après.

## A - Transports par voie aérienne

### 1. Principes

- 1.1.** Les marchandises en provenance de pays tiers sont réputées non communautaires à moins que leur statut communautaire ne soit établi.
- 1.2.** Les marchandises en provenance d'un autre point de la Communauté sont réputées communautaires sauf s'il est établi qu'elles n'ont pas le statut communautaire (cas des marchandises accompagnées d'un T1).

### 2. Champ d'application

Le régime du transit communautaire n'est obligatoire que dans le cas où des marchandises sont embarquées ou transbordées dans un premier aéroport de la Communauté pour être déchargées ou transbordées dans un deuxième aéroport de la Communauté.

#### 2.1.Exemple : N° 1 - Vol ROISSY/COLOGNE

##### *Hypothèse*

Chargement de marchandises tierces et de marchandises communautaires à Roissy à destination de Cologne.

##### *Application du régime*

Les marchandises communautaires sont en libre circulation. Les marchandises tierces sont placées sous T1 au départ de Roissy.

#### 2.2. Exemple : N° 2 - Vol NEW-YORK/ROISSY/ROME

##### *Hypothèse*

Déchargement à Roissy des marchandises tierces en provenance de New-York.

Chargement à Roissy de marchandises communautaires et de marchandises tierces.

##### *Application du régime*

En transport aérien, il n'y a pas de déchargement partiel : à Roissy, toutes les marchandises sont déchargées et placées en magasin sous douane avant d'être mises à bord de l'avion en partance pour Rome.

Les marchandises tierces débarquées à Roissy font l'objet d'une procédure de transit communautaire externe (T1), si elles donnent lieu à une opération de réétiquetage en magasin sous douane avec création d'une nouvelle LTA jusqu'à Rome, aéroport de destination.

Les marchandises tierces débarquées à Roissy et pour lesquelles la lettre de transport aérien créée à New-York reste valable (même contrat de transport : New-York/Rome) font également l'objet d'un régime de transit dès lors qu'elles sont mises à terre.

Toutes les marchandises tierces rechargées à Roissy sont donc placées sous T1 à destination d'un autre bureau de douane.

Les marchandises communautaires sont en libre circulation.

### 3. Procédures

Dans les cas où le transit communautaire est obligatoire conformément à l'article [443](#) des dispositions d'application du code des douanes communautaire, trois types de procédure peuvent être utilisés pour le transport aérien.

La liste des compagnies aériennes bénéficiant de procédures simplifiées de transit communautaire par la voie aérienne entre le territoire métropolitain et les DOM figure dans l'annexe n° 22 à la présente décision.

#### 3.1. Procédure normale avec utilisation des documents T

Les règles habituelles en matière de transit communautaires sont applicables.

Les marchandises peuvent être acheminées, sous la procédure normale, entraînant utilisation des documents T, et sans préjudice des dispositions prévues pour les expéditeurs agréés.

Le principal obligé, personne qui, le cas échéant par l'intermédiaire d'un représentant habilité, dépose le titre de transit est tenu :

- \* de présenter les marchandises intactes et le document T au bureau de destination dans le délai prescrit, en ayant respecté les mesures d'identification prises par les autorités compétentes ;
- \* de respecter les dispositions relatives au régime du transit communautaire (y compris les dispositions particulières concernant la suspension de la garantie globale) ;
- \* au paiement des droits et autres impositions éventuellement exigibles à la suite d'une infraction ou d'une irrégularité commise au cours ou à l'occasion de cette opération de transit communautaire.

#### 3.2. Procédure allégée

Les compagnies aériennes peuvent effectuer sous leur responsabilité les formalités de transit communautaire sur la base de l'utilisation des manifestes aériens dans les conditions et selon les modalités ci-après.

La compagnie aérienne qui transporte des marchandises sous le régime du transit communautaire selon les dispositions de la procédure allégée, devient pour ces transports le principal obligé tenu aux obligations visées au paragraphe 3-1 ci-dessus.

#### **a) Conditions préalables**

La compagnie aérienne qui souhaite utiliser la procédure allégée au départ des aéroports français à destination des aéroports de la Communauté doit en informer préalablement la direction régionale des douanes et droits indirects dont dépend l'aéroport concerné.

#### **b) Modalités de fonctionnement**

##### **\* Généralités**

Le manifeste dont le contenu répond au modèle repris à l'Appendice 3 de l'annexe 9 à la Convention relative à l'Aviation civile internationale devient le support documentaire de l'opération de transit.

Lorsque le transport concerne à la fois des marchandises, circulant d'une part sous le régime du transit communautaire externe et d'autre part, le cas échéant, sous le régime du transit communautaire interne, ces marchandises doivent être reprises sur des manifestes séparés.

Il en est de même, bien sûr, pour les marchandises communautaires en libre circulation qui doivent faire l'objet d'un manifeste séparé si elles circulent avec des marchandises tierces.

##### **\* Présentation des manifestes**

Le manifeste doit comporter les mentions suivantes :

- \*le statut douanier des marchandises "T1" ou "T2F" ;
- \*la signature d'un représentant habilité de la compagnie aérienne ;
- \*le nom de la compagnie aérienne qui transporte les marchandises ;
- \*le numéro du vol ;
- \*la date du vol ;
- \*le nom de l'aéroport de chargement (aéroport de départ) et de déchargement (aéroport de destination).

Par ailleurs, pour chaque envoi repris dans le manifeste doivent être portés :

- \*le numéro de la lettre de transport aérien ;
- \*le nombre de colis ;
- \*la description des marchandises ou le cas échéant la mention "consolidation", éventuellement sous une forme abrégée (équivalent à groupage) ;
- \*la masse brute.

La compagnie aérienne qui opère le transport de marchandises sous la procédure du manifeste valant titre de transit communautaire devient le principal obligé. Mais elle bénéficie, outre de la procédure allégée, d'une dispense de garantie pour la partie aérienne du transport.

##### **\*Cas particulier**

Les lettres de transport aérien qui couvrent des marchandises circulant déjà sous un régime de transit (titre de transit communautaire, carnet ATA, carnet TIR, formulaire OTAN 302, etc.) sont reprises sur le cargo-manifeste commercial mais ne doivent pas figurer sur le manifeste valant titre de transit.

La lettre de transport aérien relative à ces marchandises doit comporter la référence au document de transit (numéro du document, date et bureau de départ).

Pour ces marchandises le titulaire du régime de transit reste le principal obligé.

##### **\*Formalités au départ**

Le manifeste valant document T est établi en deux exemplaires au moins et visé par le bureau de départ qui en conserve un exemplaire.

Le bureau de départ peut exiger la production de toutes les lettres de transport aérien se rapportant aux envois repris sur le manifeste.

##### **\*Formalités à destination**

Avant l'arrivée des marchandises à destination la compagnie aérienne informe le bureau de destination du nom de (ou des) l'aéroport de départ.

La compagnie aérienne présente au bureau de destination les marchandises ainsi qu'un exemplaire des manifestes utilisés en tant que document de transit communautaire. Cet exemplaire est conservé par le bureau de destination.

Pour les besoins du contrôle le bureau de destination peut exiger la production des manifestes se rapportant à toutes les marchandises déchargées.

La compagnie aérienne ou son représentant à l'aéroport de destination établit au début de chaque mois un listage récapitulatif des manifestes qui

ont été présentés au bureau de douane de destination au cours du mois précédent.

Ce listage doit reprendre les éléments suivants :

- le numéro de référence de chaque manifeste ;
- le nom ( éventuellement abrégé) de la compagnie aérienne qui a transporté les marchandises ;
- le numéro du vol ;
- la date du vol.

Un exemplaire du listage est présenté au bureau de destination qui le vise et l'envoie au bureau de départ.

Le bureau de destination peut autoriser la compagnie aérienne en accord avec le bureau de départ à renvoyer elle-même le listage au bureau de départ.

Le bureau de départ s'assure qu'il a bien reçu les listages prévus par la procédure susvisée.

En cas de constatation d'irrégularités par rapport aux indications des manifestes figurant sur ce listage le bureau de destination en informe le bureau de départ en se référant notamment aux lettres de transport aérien se rapportant aux marchandises ayant donné lieu à ces constatations.

Des allègements peuvent être accordés aux compagnies bénéficiant du statut d'expéditeurs agréés ou par voie d'arrangements multilatéraux ou bilatéraux.

### **3.3 Procédure simplifiée et informatisée pour les compagnies aériennes utilisant des systèmes d'échange de données pour transmettre les informations entre les aéroports de la Communauté**

Les compagnies aériennes internationales qui disposent d'un réseau informatique assurant la gestion ainsi que le suivi du fret, et permettant l'échange d'informations entre leurs escales, peuvent demander l'octroi de procédures simplifiées de transit.

Cette procédure est une simplification, accessible aux compagnies aériennes informatisées, de la procédure allégée par dépôt de manifestes séparés.

Les compagnies aériennes prennent donc les mêmes responsabilités de principal obligé que dans la procédure précédemment décrite.

#### **a) Conditions préalables**

Cette procédure est accordée aux compagnies aériennes qui :

- sont établies ou possèdent un bureau régional dans la Communauté ;
- utilisent des systèmes d'échange de données entre les aéroports de départ et de destination dans la Communauté ;
- opèrent un nombre significatif de vols intracommunautaires ;
- dont les écritures permettent aux autorités douanières de vérifier leurs opérations au départ et à destination ;
- n'ont pas commis d'infractions graves ou répétées à la législation douanière ou fiscale ;
- mettent toutes leurs écritures relatives aux opérations de transit à la disposition des autorités douanières ;
- acceptent leur responsabilité en tant que principal obligé.

#### **\* Demande d'autorisation visant à utiliser la procédure simplifiée**

La demande d'octroi de la procédure simplifiée doit être déposée auprès des autorités douanières de l'Etat membre où la compagnie aérienne internationale possède son siège ou son bureau régional. En France, les compagnies aériennes doivent s'adresser à la direction générale des douanes et droits Indirects (bureau E/3).

Cette demande doit contenir les éléments suivants :

- la raison sociale du pétitionnaire ;
- le justification de la demande ;
- la description des activités (importance du trafic, type de liaison) ;
- la description et conditions d'utilisation des manifestes ;
- la liste des Etats membres dans lesquels se trouvent les aéroports internationaux qu'elle dessert ;
- la date d'entrée en vigueur prévue.

Après examen de la demande, la direction générale des douanes et droits indirects en adresse copie aux administrations centrales douanières des Etats membres de la CE (et éventuellement des pays de l'AELE) intéressées afin de recueillir leur accord.

Dans le même temps, elle demande à la compagnie aérienne de donner les instructions nécessaires aux escales qu'elle exploite dans les différents aéroports de destination, afin que celles-ci prennent contact avec les autorités douanières de chacun de ces aéroports et leur communiquent un dossier sur la technique d'échanges de données à utiliser.

A la réception de la copie de la demande, les autorités compétentes de l'Etat membre de destination invitent les autorités douanières de leurs aéroports à attendre la communication du dossier évoqué ci-dessus.

Les autorités douanières des aéroports de destination examinent avec les bureaux locaux de la compagnie aérienne en cause si les conditions d'utilisation de la procédure simplifiée sont remplies.

A l'issue de cette procédure de consultation, les autorités douanières de l'aéroport de destination signalent à leurs autorités compétentes si cet aéroport est doté ou non des équipements permettant d'utiliser la technique d'échange de donnée proposée par la compagnie aérienne considérée et si cette même compagnie répond aux critères énoncés à l'article [444](#) § 11 b des DAC.

Les autorités compétentes de l'Etat membre de destination informent ensuite les autorités compétentes de l'Etat membre de départ de l'octroi d'une autorisation définitive ou conditionnelle dans les soixante jours qui suivent la réception de cette information.

Les autorités compétentes de l'Etat membre de départ accordent ensuite l'autorisation sous réserve des critères et conditions précisés par l'Etat membre de destination.

La demande d'autorisation est tributaire de la localisation de la compagnie aérienne qui la présente et elle s'applique aux vols tant à l'arrivée qu'au départ.

Ainsi, par exemple, Air France adresse sa demande aux autorités douanières françaises et, à l'issue de la procédure de consultation l'autorisation donnée sera valable à la fois pour les vols aller que pour les vols retour dans les Etats membres.

Si aucune objection n'est reçue dans les soixante jours à compter de la date de notification, l'Administration des Douanes accorde, sous réserve des dispositions de l'article [97-2](#) du CDC, la procédure simplifiée informatisée.

Cette information est valable dans les Etats membres consultés et ne s'applique qu'aux opérations de transit effectuées entre les escales des aéroports reliées au réseau informatique et concernées par ladite autorisation.

Il est précisé que les compagnies aériennes tierces à la CE, AELE qui souhaitent bénéficier de la procédure simplifiée informatisée doivent remplir certaines conditions particulières et offrir notamment des garanties financières.

Un engagement écrit de la compagnie est établi avant de l'autoriser à utiliser la procédure simplifiée.

## **b) Modalités de fonctionnement**

Les principes généraux de fonctionnement de cette procédure sont les suivants :

- \*la compagnie aérienne conserve trace du statut de tous les envois dans ses écritures commerciales pendant trois ans augmentés du délai qui court depuis le début de l'année en cours. Cet archivage peut être réalisé sous forme d'états papiers, de microfiches ou de supports informatiques.
- \*le manifeste à l'aéroport de départ qui est transmis par systèmes d'échange de données devient le manifeste à l'aéroport de destination.

### **Formalités au départ**

\*La compagnie aérienne indique en regard de chaque article du manifeste le statut approprié T1, TF, TD (au cas où la marchandise est accompagnée d'un document de transit créé en amont : T1, T2F, T2, carnet ATA, carnet TIR, formulaire OTAN 302) C (pour les marchandises en libre circulation) ou "consolidation" en cas de groupage.

\*Une édition du manifeste d'échange de données est présentée sur demande au bureau de douane de départ.

Pour les marchandises reprises sous le sigle TD (cf. paragraphe 5 ci-après), la lettre de transport aérien doit également comporter ce sigle et faire apparaître la référence au document de transit (numéro du document, date et bureau de départ). Dans ce cas la compagnie aérienne est déchargée de sa responsabilité de principal obligé. Cette responsabilité incombe au principal obligé ayant souscrit au départ le document de transit.

### **Formalités à destination**

\*La procédure de transit est considérée comme apurée dès que le manifeste d'échange de données est disponible pour le bureau de douane de destination et que les marchandises lui ont été présentées.

\*Une édition du manifeste d'échange de données est présentée sur demande aux autorités douanières des aéroports de destination.

## **c) Exécution des contrôles douaniers**

\*Les autorités douanières à l'aéroport de départ effectuent par système d'audit, des contrôles sur la base d'une analyse de risque.

\*Les autorités douanières à l'aéroport de destination effectuent des contrôles par sondage, sur la base d'une analyse de risque et, si nécessaire, transmettent des détails des manifestes reçus par échange de données, aux autorités compétentes à l'aéroport de départ, aux fins de vérification. Cette vérification peut être effectuée en utilisant le document TC21A.

\*La compagnie aérienne est responsable pour l'identification et la notification aux autorités douanières de toutes les infractions ou irrégularités découvertes à l'aéroport de destination, notamment à l'issue des opérations d'écot effectuées par la compagnie aérienne et sur la base du bulletin différentiel (excédent ou déficit).

\*Les autorités douanières de l'aéroport de destination notifient dans les plus brefs délais toutes les infractions ou irrégularités aux autorités douanières à l'aéroport de départ, sous forme de rapport de litiges.

Il convient toutefois de tenir compte de la spécificité du transport aérien où la régularisation de nombreuses anomalies intervient soit par un vol du lendemain, soit quelques jours après en fonction de la capacité de charge des avions.

Les modalités de régularisation des infractions ou irrégularités seront fixées par la convention passée par la compagnie aérienne avec la direction générale des douanes et droits indirects, bureau E/3.

#### **d) Organisation des contrôles**

Le service des douanes doit avoir en permanence accès aux informations contenues dans les systèmes informatiques des compagnies aériennes bénéficiant de la procédure simplifiée par l'intermédiaire de terminaux qui sont mis à sa disposition ou qui peuvent être consultés à sa demande.

#### **4 Cas particulier des transports aériens de groupage ( "consolidation" )**

Deux types de groupage aériens existent :

##### **4.1 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 cargo-manifeste.

##### **4.2 Groupage remis à la compagnie aérienne par un groupeur :**

Le transport aérien de groupage, pris dans sa totalité, est effectué sous le couvert d'un contrat entre le groupeur et la compagnie aérienne ; ce contrat est dénommé "LTA mère" ("Master Air Waybill"). De plus, le groupage fait l'objet d'un manifeste de groupage qui est un relevé analytique des envois contenus dans le groupage avec références aux lettres de transport aérien domestiques ("House Air Waybill") relatives à chaque envoi.

Lorsque, conformément à l'article [444](#) des DAC, une compagnie aérienne transporte sur la base d'une LTA mère ("Master Air Waybill"), il est admis qu'elle ignore le contenu des LTA domestiques ("House Air Waybill") qui ont été préparées par le groupeur.

En pareil cas, la compagnie aérienne peut accepter les groupages au transport sous les procédures visées à l'article [444](#)§1 à 9 des DAC (procédure allégée) ou §11 (procédure simplifiée informatisée) pour autant que :

- a) le groupeur s'engage à conserver trace du statut des envois individuels au niveau des LTA domestiques,
- b) les manifestes de groupage contiennent les informations spécifiées dans l'Appendice 3 de l'annexe 9 à la Convention sur l'Aviation civile internationale,
- c) ces manifestes portent en regard de chaque article le statut approprié : T1, TF ou C pour les marchandises en libre circulation,
- d) le statut le plus élevé figurant dans le manifeste de groupage soit notifié à la compagnie aérienne.

Toutefois lorsque des marchandises se trouvant déjà sous une procédure de transit (transit communautaire, commun, carnet TIR, carnet ATA, formulaire OTAN 302 etc..) sont incluses dans le groupage, la mention TD doit figurer sur le manifeste, la LTA domestique (HWAB) doit être codifiée TD et faire apparaître la référence au document de transit (numéro d'enregistrement, date et bureau de départ). Le titulaire du régime de transit (ou de transfert) spécifique qui a créé ce document de transit avant l'embarquement des marchandises dans l'avion, assume ses responsabilités pour son opération propre.

Lorsque la compagnie aérienne fait usage de la procédure du manifeste prévue par l'article [444](#) paragraphes 1 à 9 des DAC, elle doit inclure le groupage, sous le code "consolidation" ou une mention abrégée, dans le manifeste aérien dont le statut correspond au statut le plus élevé figurant dans le manifeste de groupage (dans l'ordre suivant : T1, TF, TD etc.).

#### **Exemple :**

Si le manifeste de groupage comprend des marchandises T1, TF, TD et en libre circulation, ce manifeste doit être repris dans le manifeste aérien T1.

Lorsque la compagnie aérienne est autorisée à faire usage de manifestes d'échange de données conformément à l'article [444](#) paragraphe 11 des DAC le code "consolidation" ou une mention abrégée admise est suffisant.

Tous les manifestes de groupage, les LTA domestiques (HAWB) et le manifeste aérien doivent être présentés aux autorités de l'aéroport de départ ou de l'aéroport de destination. Lesdites autorités exercent les contrôles appropriés des marchandises sur base des informations contenues dans les manifestes de groupage.

Sauf les cas de codification TD, la compagnie aérienne agit en tant que principal obligé et dès lors, est 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.

#### **5. Utilisation du sigle "TD"**

Doivent être désignées par le sigle "TD" les marchandises :

- qui sont déjà placées sous un régime de transit (T1, T2, T2F, carnet TIR, carnet ATA, formulaire OTAN, etc.)

ou

- qui sont transférées dans le cadre du régime de perfectionnement actif sous le couvert d'une copie de l'autorisation ou de documents commerciaux ou administratifs portant l'indication "PA",

et qui sont transportées par la voie aérienne :

- sous le couvert du manifeste aérien d'échange de données visé à l'article [444](#) paragraphe 11 des DAC,

ou,

- sous le couvert des manifestes séparés (article 444 paragraphes 1 à 9 des DAC) dans le cadre d'un groupage.

Le sigle "TD" est indiqué en regard de chaque article du manifeste d'échange de données ou du manifeste de groupage.

Dans tous les cas, la compagnie aérienne appose le sigle "TD" sur la LTA correspondante ainsi qu'une référence à la procédure suivie, le numéro de référence, la date du document de transit et le nom du bureau de départ.

## 6. Transport effectué par les sociétés de fret express

Le transit communautaire est applicable au transport de fret effectué par les sociétés de fret express selon les modalités définies en liaison avec le service local et conformément aux principes suivants :

a) Lorsque la société de fret express est elle-même transporteur aérien, elle peut demander le bénéfice des procédures de transit communautaire allégée ou simplifiée et informatisée.

La demande d'octroi de la procédure simplifiée et informatisée doit être faite dans la mesure du possible dans le pays où se trouve la plate forme ("hub") de la société de fret express.

Si la société de fret express agit en tant que compagnie aérienne autorisée à faire usage de manifestes d'échange de données, elle doit établir un manifeste, et faire figurer au regard de chaque article le statut des marchandises.

b) Lorsque la société de fret 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 société de fret 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 4 ci-dessus.

c) En règle générale la société de fret express doit faire figurer le statut douanier de chaque envoi sur le document commercial d'accompagnement (bulletin d'expédition par exemple) et porter le statut le plus élevé sur la LTA afin de le notifier à la compagnie aérienne.

## 7. Fret aérien par route (voie de surface)

Le régime du transit communautaire de procédure normale avec utilisation de titre T est applicable au trafic consistant à transporter du fret international par voies de surface entre des aéroports de la CE, de l'AELE.

Les compagnies aériennes qui effectuent des transports par route entre deux aéroports de la CE, de l'AELE peuvent utiliser des manifestes aériens (cargo manifeste) en tant que listes de chargement à annexer aux titres de transit communautaire conformément à l'article 344 des DAC.

Pour bénéficier de ces facilités la compagnie aérienne adresse une demande à la direction générale des douanes et droits indirects (bureau E/3) qui, après consultation de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) autorisant les compagnies aériennes à bénéficier d'un droit de trafic entre les aéroports concernés, délivre une autorisation.

Dans ce cas, les compagnies aériennes sont toujours les principaux obligés, elles peuvent soit utiliser leurs propres moyens de transport soit confier le transport des marchandises à des sociétés de sous-traitance. En outre ces opérations de transit doivent être couvertes par un document de transit et par une garantie si celle-ci est exigée au regard de la réglementation communautaire (le parcours par voie de surface ne dispense pas de garantie).

Toutefois, les déclarants agissant pour les compagnies aériennes peuvent couvrir de telles opérations par leurs garanties propres.

Une copie de chaque lettre de transport aérien relative aux envois figurant sur le manifeste doit être présentée au bureau de douane de départ et à celui de destination et doit accompagner l'envoi.

Une copie du manifeste prévu par l'article 444 paragraphes 1 à 9 (manifestes séparés T1 et/ou T2F ou T2) ou une copie du manifeste unique prévu à l'article 444 paragraphe 11 des DAC et édité par le système informatique de la compagnie aérienne doit être présentée au bureau de douane de départ et à celui de destination et doit accompagner l'expédition.

Les manifestes doivent être attachés aux documents T.

Un titre T doit être émis pour chaque aéroport de destination et être complété en plus des exigences normales par les informations suivantes :

a) case 31 - le numéro de vol porté sur chaque manifeste ;

b) case 25 -code 4.

Le titre T doit être traité de la manière usuelle et les règles normales en matière de transit lui sont applicables.

Ces facilités ne peuvent être appliquées aux opérations de transit couvertes par des documents T sur lesquels figure un bureau de douane de destination qui n'est pas un aéroport.

*Un arrangement bilatéral ou multilatéral fondé sur l'article 97 du CDC et permettant de recourir à une procédure simplifiée de transit avec utilisation du seul manifeste aérien par exemple, peut être autorisé par les autorités douanières pour les compagnies aériennes effectuant de fréquentes et régulières opérations entre deux aéroports de la CE, de l'AELE.*

## 8. Pré et post acheminement en aérien

Le pré et post acheminement permet de transporter par un autre mode de transport que l'aérien (le plus généralement par la route) des marchandises depuis un point de chargement initial jusqu'à l'aéroport de départ ou depuis l'aéroport de destination jusqu'au lieu de déchargement final. Un régime unique de transit couvre généralement de bout en bout l'opération.

Le transport de fret aérien par route (voie de surface) est un cas particulier du pré et post acheminement (voir point 7 ci-dessus).

## 9. Bagages accompagnés

Dans le cas où des envois express sont acheminés en bagages accompagnés par un courrier voyageant à bord de l'avion les principes à retenir sont les suivants :

- a) le courrier voyage comme un passager ordinaire ;
- b) la compagnie aérienne transporte les envois en tant que **bagages excédentaires**, habituellement dans la soute de l'avion ;
- c) les bagages excédentaires n'apparaissent pas dans le manifeste de la compagnie aérienne et ne sont pas repris par une LTA.

En pratique, les bagages accompagnés doivent être soumis au contrôle douanier à l'arrivée ou au départ pour les envois taxables selon les modalités suivantes :

- la société de fret express **doit souscrire des documents T** auxquels sont joints des listes de chargement ou leurs propres manifestes valant listes de chargement ;
- les envois express doivent être repris dans un manifeste établi par la compagnie de fret express.

## B - Transport par voie maritime

Un **concept nouveau et fondamental** a été introduit par le règlement (CE) n°75/98 de la Commission du 12 janvier 1998, pour la circulation des marchandises par la voie maritime entre deux ou plusieurs Etats membres en distinguant les **lignes régulières** et les **lignes non régulières**.

Ce nouveau règlement applicable à compter du 1er juillet 1998 a créé les articles l'article [313 bis](#) et [313 ter](#), et modifié les articles [313](#), [446](#) à [448](#) des DAC.

Le transit communautaire par la voie maritime devient obligatoire sur les lignes régulières autorisées au sens de l'article [313 bis](#) des DAC avec constitution de garanties.

En revanche, pour les lignes non régulières aucune obligation ne s'impose pour les marchandises transportées qui sont considérées comme tierces.

Le principe d'un "tronçonnage" des lignes, avec des segments agréés et d'autres non agréés, n'est pas autorisé.

*La note d'information (TC12) est supprimée à compter du 1er juillet 1998.*

*A compter du 1er juillet 1998, les procédures allégées et simplifiées existantes avant cette date de transit communautaire par la voie maritime deviennent caduques. Sauf dans le cas où les compagnies maritimes ont sollicité l'agrément de ligne régulière.*

*Pour les compagnies qui n'auront pas demandé l'agrément de ligne régulière, la circulation des marchandises sera considérée comme étant effectuée sur des lignes non régulières.*

*Pour les marchandises chargées avant le 1er juillet 1998 dans un premier port de la Communauté et qui seront déchargées à compter de cette date dans un deuxième port de la Communauté, la situation douanière des marchandises à prendre en considération est celle de la réglementation en vigueur avant le 1<sup>er</sup> juillet, au regard des règles du transit.*

### 1. Règles relatives au statut douanier des marchandises

Les principes généraux du statut des marchandises applicables au transit communautaire par la voie maritime, définis à l'article [313](#) des DAC sont les suivants :

**1.1** Les marchandises transportées entre des ports situés sur le territoire douanier de la Communauté sur une ligne régulière autorisée au sens de l'article [313 bis](#) et [313 ter](#) des DAC sont réputées marchandises communautaires, sauf s'il est établi qu'elles ne possèdent pas le statut communautaire.

**1.2** Les marchandises transportées sur une ligne non régulière sont réputées tierces à moins que leur statut communautaire ne soit apporté en application de l'article [314](#) des DAC. Le statut communautaire devra être établi par la production d'un document T2L ou un document équivalent (facture ou document de transport). **A défaut les marchandises seront considérées comme non communautaires.**

**1.3** Les marchandises transportées entre des ports de la Communauté et des parties du territoire douanier de la Communauté exclues du territoire

fiscal de la Communauté (DOM, Iles anglo-normandes..) sur une ligne non régulière sont réputées tierces à moins que leur statut communautaire ne soit apporté par la production d'un document T2LF. **A défaut les marchandises seront considérées comme non communautaires.**

## **2. Champ d'application du transit communautaire**

Le transit communautaire par la voie maritime est obligatoire pour les marchandises transportées uniquement dans le cas d'une ligne régulière autorisée conformément à l'article [313 bis](#) des DAC.

## **3. Ligne régulière**

Les lignes régulières autorisées au sens de l'article [313 bis](#) des DAC, sont des lignes sur lesquelles des navires transportent régulièrement des marchandises seulement entre des ports situés sur le territoire douanier de la Communauté et sans pouvoir venir de, aller vers ou faire escale en dehors de ce territoire ou dans une zone franche d'un port situé sur le territoire douanier de la Communauté.

Ainsi, la ligne régulière est définie comme étant une ligne effectuant régulièrement sur un itinéraire donné le transport des marchandises (par exemple une ligne feeder) :

- chargées ou transbordées dans un port situé sur le territoire douanier de la Communauté ;
- destinées à être déchargées ou transbordées dans un autre port du territoire douanier de la Communauté ;
- circulant entre des ports situés sur le territoire douanier de la Communauté, sans escale, soit en dehors de ce territoire, soit dans une zone franche d'un port situé dans la Communauté.

***Sur les lignes régulières, les marchandises communautaires bénéficient de la présomption de leur statut communautaire sans justificatif. Les marchandises tierces, a contrario, doivent circuler sous T1.***

**Les lignes régulières ne peuvent exister que dans les échanges entre Etats membres.**

*Nota : Le concept de ligne régulière introduit par la réforme est particulier au régime de transit. Il ne doit pas être confondu avec le concept de "ligne régulière" utilisé par les opérateurs en transport maritime.*

### **3.1 Procédure d'agrément des lignes régulières: article [313 ter](#) des DAC**

#### **a) - Conditions préalables**

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

- sont établies ou représentées sur le territoire douanier de la Communauté et dont les écritures sont accessibles aux autorités douanières compétentes ;
- peuvent prouver aux autorités douanières qu'elles assurent une ligne régulière au sens de l'article [313 bis](#) paragraphe 1 des DAC ;
- n'ont pas commis d'infractions graves ou répétées à la législation douanière ou fiscale ;
- s'engagent à n'effectuer, sur les routes couvertes par l'autorisation, aucune escale dans un port d'un pays tiers ou dans une zone franche d'un port situé sur le territoire douanier de la Communauté ni aucun transbordement en haute mer ;
- s'engagent à conserver le certificat d'autorisation à bord du navire et à le présenter à toute réquisition des autorités douanières.

#### **b) - Demande d'agrément de ligne régulière**

La demande d'octroi de la ligne régulière doit être déposée auprès des autorités douanières de l'Etat membre où la compagnie maritime est établie ou représentée sur le territoire douanier de la Communauté. En France, les compagnies maritimes doivent s'adresser à la direction générale des douanes et droits indirects (bureau E/3).

Cette demande doit contenir les informations suivantes :

- la raison sociale du pétitionnaire,
- les ports concernés,
- les noms des navires autorisés pour effectuer les lignes régulières,
- la description des activités (importance du trafic, les horaires de la ligne régulière, les rotations des navires),
- et, le cas échéant, les noms des affréteurs partiels.

Après examen de la demande, la direction générale des douanes et droits indirects (bureau E/3) en adresse copie aux administrations centrales des Etats membres de la CE concernées afin de recueillir leur accord.

L'administration douanière de chaque Etat membre concernée par la demande a un délai de soixante jours afin de notifier son accord ou son refus. Tout refus doit être motivé.

Si aucune objection n'est reçue dans les soixante jours suivant la date de réception de la demande, l'administration des douanes accorde l'autorisation à la compagnie maritime concernée.

La mise en place de cet agrément est subordonnée à la délivrance d'un certificat de ligne maritime régulière en deux exemplaires conformément à l'article [313 bis](#) du règlement (CEE) n° [2454/93](#) (annexe [42 bis](#) des DAC). Le modèle de ce document figure en annexe n° 12 à la présente décision.

Cet agrément ne s'applique qu'aux opérations de transit effectuées entre les ports repris sur le certificat de ligne maritime.

***La liste des agréments de ligne maritime régulière, délivrés par les Etats membres et la direction générale des douanes et droits indirects (bureau E/3) figure dans les annexes n° 20 et 21 à la présente décision.***

Il est possible d'effectuer des changements de navire, sur une ligne régulière autorisée, à la condition que le "Certificat de ligne maritime régulière" soit modifié par la direction générale des douanes et droits indirects (bureau E/3).

#### **4. Procédures**

Conformément à l'article 446 des dispositions d'application du code des douanes communautaire, le transit communautaire est obligatoire uniquement dans le cas d'une ligne régulière autorisée. Trois types de procédure peuvent être utilisés :

##### **4.1. Procédure normale**

Les marchandises peuvent être acheminées, sous la procédure normale, entraînant l'utilisation des documents T (exemplaires 1, 4, 5 et 7 du DAU) avec constitution de garantie sans préjudice des dispositions prévues pour les expéditeurs agréés.

##### **4.2. Procédure allégée (article 448 paragraphes 1 à 10 des DAC)**

Les compagnies maritimes qui sont établies ou représentées sur le territoire douanier de la Communauté peuvent, si elles le souhaitent, effectuer sous leur responsabilité les formalités de transit communautaire sur la base de l'utilisation des manifestes maritimes dans les conditions et selon les modalités ci-après :

###### **a) Conditions préalables**

La compagnie maritime qui souhaite utiliser la procédure allégée au départ des ports français à destination des ports de la Communauté doit en faire la demande à la direction générale des douanes et droits indirects (bureau E/3).

Dès réception de la demande, la direction générale des douanes et droits indirects (bureau E/3) en adresse copie aux administrations centrales intéressées des autres Etats membres de la CE afin de recueillir leur avis.

Si aucune objection n'est reçue dans les soixante jours de la date de notification, l'administration des douanes accorde l'autorisation à la compagnie maritime concernée.

La mise en place de cette procédure est subordonnée à la conclusion d'arrangements bilatéraux ou multilatéraux entre les administrations douanières, conformément à l'article 97 paragraphe 2, point a, du code des douanes communautaire, et ne s'applique qu'aux opérations de transit effectuées entre les ports repris nominativement dans les arrangements.

L'autorisation est donnée aux compagnies maritimes :

- dont les écritures permettent à l'administration des douanes de contrôler les opérations ;
- qui n'ont pas commis d'infractions graves ou répétées à la législation douanière et fiscale ;
- qui utilisent des manifestes :
  - qui peuvent être facilement contrôlés et exploités par l'administration des douanes,
  - qui peuvent être présentés, dûment complétés et signés, au bureau de départ avant le départ du navire auquel il se rapporte.

###### **b) Modalités**

###### **\* Généralités**

Le manifeste devient le support documentaire de l'opération de transit.

Lorsque le transport concerne à la fois des marchandises circulant, sous un régime de transit communautaire externe et, des marchandises circulant sous un régime de transit communautaire interne, ces marchandises doivent être reprises sur des manifestes séparés.

Il en est de même, bien sûr, pour les marchandises communautaires en libre circulation qui doivent faire l'objet d'un manifeste séparé.

Le manifeste doit comporter les mentions suivantes :

- le statut douanier des marchandises "T1" ou "T2F" ;
- le sigle "TD" si les marchandises sont déjà couvertes par un régime de transit ou tout autre régime (perfectionnement actif, entrepôt douanier ou admission temporaire),
- la signature d'un représentant habilité de la compagnie maritime ;
- le nom et l'adresse complète de la compagnie maritime concernée ;
- l'identité du navire ;
- le lieu de chargement ;
- la référence au connaissance maritime et,
- pour chaque envoi le nombre, la nature, les marques et numéros de colis, la désignation des marchandises, la masse brute en kilogrammes et le cas échéant les numéros des conteneurs.

*La compagnie maritime qui effectue le transport de marchandises sous la procédure du manifeste valant titre de transit communautaire, est principal obligé.*

### **\*Formalités au départ**

Le manifeste valant document T est établi en deux exemplaires au moins et visé par le bureau de départ qui en conserve un exemplaire.

### **\*Formalités à destination**

Le manifeste est présenté au bureau de douane de destination.

Pour les besoins du contrôle le bureau de destination peut exiger la production des manifestes et des connaissements maritimes se rapportant à toutes les marchandises déchargées.

La compagnie maritime ou son représentant au port de destination établit au début de chaque mois un listage récapitulatif des manifestes qui ont été présentés au bureau de douane de destination au cours du mois précédent.

Ce listage doit reprendre les éléments suivants :

- le numéro de référence de chaque manifeste ;
- le nom (éventuellement abrégé) de la compagnie maritime qui a transporté les marchandises ;
- la date du transport maritime.

Un exemplaire du listage est présenté au bureau de destination qui le vise et le renvoie au bureau de départ.

En cas de constatation d'irrégularités par rapport aux indications des manifestes figurant dans cette liste, le bureau de destination en informe le bureau de départ en se référant notamment aux connaissements maritimes se rapportant aux marchandises ayant donné lieu à ces constatations.

## **4.3. Procédure simplifiée**

### **a) Conditions préalables**

Cette procédure vise notamment les compagnies maritimes internationales qui sont établies ou représentées sur le territoire douanier de la Communauté et qui présentent également certaines garanties fiscales et douanières.

La compagnie maritime qui souhaite utiliser la procédure simplifiée au départ des ports français doit en faire la demande à la direction générale des douanes et droits indirects (bureau E/3).

Ne peuvent en bénéficier que les compagnies maritimes :

- qui sont autorisées à faire usage des manifestes en tant que document de transit ;
- qui opèrent un nombre significatif de liaisons entre deux ports de la Communauté selon les itinéraires réguliers ;
- qui expédient et reçoivent souvent des marchandises ;
- qui acceptent d'être entièrement responsables envers les autorités douanières en assumant leurs obligations et leur collaboration aux fins de la solution de toutes infractions et irrégularités.

Cette demande doit contenir les éléments suivants :

- la raison sociale du pétitionnaire ;
- le justification de la demande ;
- la description des activités (importance du trafic, type de liaison) ;
- la description et conditions d'utilisation des manifestes.

Dès réception de la demande, la direction générale des douanes et droits indirects (bureau E/3) en adresse copie aux administrations centrales douanières intéressées des autres Etats membres de la CE afin de recueillir leur avis.

Si aucune objection n'est reçue dans les soixante jours de la date de notification, l'administration des douanes accorde l'autorisation à la compagnie maritime concernée.

La mise en place de cette procédure est subordonnée à la conclusion d'arrangements bilatéraux ou multilatéraux entre les administrations douanières, conformément à l'article 97 paragraphe 2, point a du code des douanes communautaire, et ne s'applique qu'aux opérations de transit effectuées entre les ports repris nominativement dans les arrangements.

### **b) Modalités de fonctionnement**

#### **\*Généralités**

La compagnie maritime est autorisée à utiliser un **manifeste unique** sur lequel est indiqué le statut des marchandises T1, TF, TD ou C (pour les marchandises en libre circulation) en regard de chaque ligne du manifeste.

*La compagnie maritime qui effectue le transport de marchandises sous la procédure du manifeste unique, devient principal obligé.*

#### **\*Formalités au départ**

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

Le manifeste est présenté pour visa au bureau de douane de départ qui en conserve un exemplaire. Toutefois, dans le cas où le manifeste n'est pas déposé au moment du départ du navire, un document commercial (par exemple liste de chargement) peut être présenté pour les besoins de contrôle du service à condition que ce document comporte l'identification et le statut douanier des marchandises.

#### \* Formalités à destination

La procédure de transit communautaire est considérée comme apurée sur présentation des manifestes et des marchandises au bureau de douane de destination.

— Le bureau de douane de destination notifie au bureau de départ toute infraction ou irrégularité, après un délai raisonnable (utilisation du TC21A ou tout document officiel).

— En lieu et place de l'apurement classique le bureau de destination opère des contrôles par sondage sur la base de l'analyse des risques encourus.

#### c) Preuve du statut communautaire

L'article 448, paragraphe 11 (c) des DAC autorise les compagnies maritimes agréées à la procédure simplifiée à utiliser un seul manifeste pour les marchandises dont le statut communautaire est identifié par l'indicateur "C".

Pour autant que la preuve du statut soit conservée dans les écritures commerciales de la compagnie au port de départ et qu'il n'existe ni doute quant au statut des marchandises lors de leur arrivée au port de destination, l'indicateur de statut apparaissant sur le manifeste autorise les marchandises à circuler librement vers leur destination dans la Communauté.

Cependant il est loisible aux autorités douanières du port de destination de vérifier le statut communautaire déclaré en effectuant des contrôles ultérieurs appropriés sur la base d'une analyse des risques, en contactant, le cas échéant, les autorités compétentes du port de départ.

Cette vérification est effectuée en utilisant le document TC21 A. Le modèle de ce document figure en annexe n° 10 à la présente décision .

En d'autres circonstances, le statut communautaire des envois doit être établi au port de destination par la production de T2L ou T2LF ou de documents équivalents (manifestes satisfaisant à l'exigence prévue à l'article 317 bis des DAC) avant qu'ils puissent être acheminés vers leur destination communautaire.

#### d) Utilisation du sigle "TD"

Doivent être désignées par le sigle "TD" les marchandises :

- qui sont déjà placées sous un régime de transit (T1, T2, T2F, carnet TIR, carnet ATA, formulaire OTAN, etc.)

ou

- qui sont transférées dans le cadre du régime de perfectionnement actif sous le couvert d'une copie de l'autorisation ou de documents commerciaux ou administratifs portant l'indication "PA",

- qui sont transportées dans le cadre de l'entrepôt douanier ou de l'admission temporaire,

et qui sont transportées par la voie maritime :

- sous le couvert du manifeste unique visée à l'article 448 paragraphe 11 des DAC,

ou,

- sous le couvert de manifestes séparés dans le cadre d'un groupage.

Le sigle "TD" est indiqué en regard de chaque article du manifeste unique ou du manifeste de groupage.

Dans tous les cas, la compagnie maritime appose le sigle "TD" sur le connaissement ou tout autre document commercial correspondant, le numéro de référence à la procédure suivie, la date du document de transit ou de transfert et le nom du bureau de douane de départ.

Le titulaire du régime de transit (ou de transfert) spécifique assume ses responsabilités pour son opération propre.

## 5. Groupage

**5.1.** Lorsque plusieurs envois de marchandises destinés à être transportés par mer sont consolidés en groupage, chaque envoi dans le groupage fait l'objet d'un contrat entre l'expéditeur et le groupeur. Ce contrat est constaté par une lettre de voiture, un connaissement émis par un transitaire comme le connaissement agréé par la Fédération internationale des Associations de transitaires et assimilés (FIATA) ou tout autre document commercial tel que convenu entre l'expéditeur et le groupeur.

**5.2.** Le transport maritime du groupage dans sa totalité est effectué sous couverture d'un contrat entre le groupeur et la compagnie maritime. Ce contrat est constaté par un connaissement de transporteur "un Sea Waybill", une lettre de voiture maritime ou un autre document commercial tel que convenu et accepté par la compagnie maritime et le groupeur.

Par ailleurs, le groupage fait l'objet d'un manifeste de groupage établi par le groupeur et qui est un résumé analytique de tous les colis contenus dans le groupage, avec des références à chaque lettre de voiture, connaissement ou autre document commercial si nécessaire.

**5.3.** Lorsque conformément aux dispositions de l'article 448 des DAC, une compagnie maritime transporte un groupage selon les modalités d'un connaissement de transporteur, d'une lettre de voiture maritime ou de tout autre document commercial, il est accepté que, à moins qu'il n'y ait des marchandises dangereuses qui doivent être déclarées séparément, elle ne doit pas nécessairement connaître le contenu des groupages.

5.4. Dans de tels cas, la compagnie maritime peut accepter des groupages en vue de leur expédition selon les procédures simplifiées prévues à l'article 448 paragraphe 1 à 10 et paragraphe 11 des DAC à condition que :

- a) le groupeur s'engage à noter le statut des envois dans ses documents commerciaux ;
- b) le manifeste de groupage contienne les données spécifiées dans la convention de facilitation de l'OMI à l'article 448 paragraphe 2 des DAC ;
- c) le statut le plus élevé (tel qu'il est expliqué dans le paragraphe 5.5 ci-dessous) sur le manifeste de groupage soit notifié à la compagnie maritime.

De tels manifestes indiquent pour chaque envoi le statut approprié T1, T2, T2F et C (équivalent à T2L).

Toutefois, lorsque des marchandises qui sont déjà sous une procédure de transit formelle (par exemple : document de transit communautaire, carnet TIR, carnet ATA, formulaire OTAN 302, etc..) sont incluses dans le groupage, l'envoi portera le code "TD" ; par ailleurs, les lettres de voiture individuelles ou autres documents commerciaux constatant le transport porteront le code "TD" et contiendront une référence aux procédures effectivement concernées, ainsi que le numéro de référence, la date et le lieu de départ du document de transit.

5.5. Lorsque la compagnie maritime utilise la procédure de manifeste prévue à l'article 448 paragraphe 1 à 10 des DAC, elle inclut le groupage sur le manifeste maritime, en y faisant figurer l'indication "groupage", correspondant au statut le plus élevé inscrit sur le manifeste du groupage dans l'ordre suivant : T1, T2, T2F, TD et C. Par exemple si le groupage comprend des marchandises de statut T1, T2, T2F, TD et C, il doit être déclaré sur le manifeste maritime T1.

Lorsque la compagnie maritime est autorisée à utiliser un manifeste unique selon les dispositions de l'article 448 paragraphe 11 du DAC, le code "groupage" doit être utilisé.

5.6. Le manifeste maritime, le manifeste de groupage des envois consolidés et les lettres de voiture, connaissements ou autres documents commerciaux pertinents sont présentés à leur demande aux autorités douanières du port de départ.

5.7. Tous les manifestes de groupage, lettres de voiture, connaissements ou autres documents commerciaux pertinents sont remis aux autorités douanières du port de destination, de même que le manifeste maritime. Ces autorités compétentes exercent les contrôles appropriés sur les marchandises sur la base de l'information contenue dans le manifeste de groupage.

5.8. Sauf dans le cas de codification TD, la compagnie maritime devient le principal obligé et est donc pleinement responsable du mouvement en cas d'irrégularités. La relation entre la compagnie maritime et le groupeur est une question d'arrangement contractuel commercial privé.

## 6. Cas d'affrètement partiel

Dans le cas d'un affrètement partiel, la demande d'agrément de ligne régulière est déposée par la *personne (fréteur ou affréteur)* qui définit la ligne régulière, c'est-à-dire détermine le ou les navires qui seront utilisés sur la ligne régulière douanière et fixe les escales, ou par son représentant. La direction générale des douanes et droits indirects (bureau E/3) peut demander tout document utile permettant d'apprécier la qualité du demandeur et notamment la charte partie.

Exemples de contrat d'affrètement avec sous-affrètement et affrètement partiel.

Exemple n° 1

- le navire HMS 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 régulière). Afin d'assurer le remplissage de ce navire, B conclut avec C 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 navire HMS Goodwill et conserve l'exploitation du reste du navire. **L'agrément de ligne régulière devra être demandé par B pour le HMS Goodwill.**

Exemple n° 2

Lignes (1)	Navires (2)	Personnes responsables de la définition de la ligne	Affréteurs partiels (4)
Rotterdam – Felixstowe- Southampton – Anvers - Le Havre- Lisbonne – Leixoes – Vigo	Corvette  et Caravel	A	B : sur le Corvette : Southampton – Anvers – Le Havre – Lisbonne ; sur le caravel : Southampton – Anvers- Le Havre – Lisbonne - Vigo C : sur le Corvette : Rotterdam – Southampton – Anvers – Le Havre – Lisbonne ; sur le Caravel : Southampton – Anvers – Le Havre – Lisbonne – Vigo D : sur le Corvette : Rotterdam – Southampton – Anvers – Le Havre - Lisbonne

Rotterdam – Felixstowe – Southampton- Anvers- Le Havre- Lisbonne – Leixoes- Vigo	Douro	B	A : Rotterdam – Felixstowe – Southampton – Anvers – Le Havre – Bilbao C : Southampton – Anvers – Le Havre – Bilbao- Lisbonne – Leixoes D : Anvers – Le Havre – Bilbao – Lisbonne- Leixoes – Vigo
Rotterdam – Felixstowe – Southampton – Anvers – Le Havre – Lisbonne – Leixoes – Vigo	Angela J	C	A : Rotterdam – Felixstowe – Southampton – Anvers – Le Havre – Lisbonne B : Rotterdam – Southampton – Anvers – Le Havre – Lisbonne D : Anvers – Le Havre – Lisbonne – Leixoes – Vigo
Rotterdam – Felixstowe – Southampton – Anvers – Le Havre- Bilbao – Lisbonne – leixoes – Vigo	Goodwill	D	A : Rotterdam – Felixstowe – Southampton – Anvers – Le Havre – Lisbonne B : Rotterdam – Southampton – 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 régulière" est demandé.

\* En colonne 2 figurent le ou les navires affectés à la ligne. Pour être repris sur une même demande, 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). 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.

**La personne qui demande l'agrément de ligne régulière doit indiquer à la direction générale des douanes et droits indirects (bureau E/3) le nom des affréteurs partiels. Lors de la délivrance du certificat de ligne maritime régulière, le bureau E/3 mentionne en case 4 (autres informations) le nom des affréteurs partiels.**

## 7. Ligne non régulière

### 7.1. Preuve du statut communautaire (article 317 des DAC)

Les marchandises transportées sur une ligne non régulière au sens de l'article 313 bis des DAC, sont considérées comme tierces à moins que la preuve de leur statut communautaire ne soit apportée au moyen des documents suivants :

- document T2L ou T2LF
- facture
- document de transport (manifeste).

L'article 317 bis des DAC autorise les compagnies maritimes à utiliser le manifeste, à leur demande, comme preuve du statut communautaire des marchandises.

#### \* Présentation des manifestes

Le manifeste doit comporter les mentions suivantes :

- le nom et l'adresse complète de la compagnie maritime,
- le nom du navire,
- le lieu et date du chargement des marchandises,
- le lieu du déchargement des marchandises,

et pour chaque envoi repris dans le manifeste :

- la référence au connaissement maritime ou autre document commercial,
- le nombre, la nature, les marques et les numéros des colis,
- la nature des marchandises,
- la masse brute en kilogrammes,
- le cas échéant les numéros des conteneurs,
- le statut douanier des marchandises.

#### Le statut douanier des marchandises

La compagnie maritime doit porter sur les manifestes les indications suivantes relatives au statut des marchandises :

- le sigle "C" pour les marchandises communautaires,
- le sigle "F" pour les marchandises communautaires échangées entre deux parties du territoire douanier à régime fiscal différent (ex : DOM),
- le sigle "N" pour les marchandises communautaires contenues dans des emballages tiers.

— Les manifestes doivent être signés par la compagnie maritime.

Il a été admis que les compagnies maritimes puissent bénéficier de la qualité d'expéditeur agréé, prévue aux articles [389](#) à [396](#) des DAC.

### **Formalités au bureau de départ**

La compagnie maritime dépose deux exemplaires (au moins) du manifeste au bureau de départ :

- \*un exemplaire est conservé par ce bureau ;
- \*l'autre exemplaire est remis à la compagnie maritime.

Dans ce cas, le manifeste doit comporter les mentions prévues à l'article [317 bis](#) paragraphe 3 des DAC :

- \*apposition du cachet du bureau de douane de départ,
- \*signature du fonctionnaire compétent et apposition du cachet individuel,
- \*date du visa.

*La présentation de plusieurs cas concrets, ainsi qu'un tableau récapitulatif figurant en annexe n° 17 à la présente décision, devrait permettre de mieux comprendre les incidences de l'application de ces principes.*

### **Exemple n° 1**

#### **Liaison Dunkerque/ Rotterdam sur une ligne régulière autorisée**

*- en procédure normale de transit : garantie obligatoire*

Le transit communautaire est obligatoire pour les marchandises tierces ainsi que les marchandises communautaires relevant de la PAC => émission d'un titre de transit T1 (exemplaires 1-4-5-7 du DAU) avec constitution de garantie.

En ce qui concerne les marchandises soumises à accises => émission d'un document d'accompagnement spécifique (DAA).

*Attention : les marchandises communautaires (hors marchandises PAC) sont en libre circulation et il n'y a pas lieu d'utiliser le régime du transit communautaire.*

*- en procédure simplifiée de transit : non constitution de garantie*

Il convient de faire figurer sur le manifeste le statut douanier des marchandises. Les sigles utilisés sur le manifeste sont les suivants :

- "C" pour les marchandises communautaires (hors marchandises PAC) ;
- "T1" pour les marchandises tierces ainsi que les marchandises relevant de la PAC ;
- "TD" pour les marchandises circulant déjà sous un régime de transit (carnet TIR par exemple) ou sous tout autre régime.

### **Exemple n° 2**

#### **Liaison Le Havre/Fort de France sur une ligne régulière autorisée**

*- en procédure normale de transit : garantie obligatoire*

Le transit communautaire est obligatoire pour :

- \*les marchandises tierces => émission d'un titre de transit (exemplaires 1-4-5-7 du DAU) avec constitution de garantie ;
- \*les marchandises communautaires (y compris les marchandises soumises à accises) => émission d'un T2F (exemplaires 1-4-5-7 du DAU) avec constitution de garantie.

*- en procédure simplifiée de transit : non constitution de garantie*

Il convient de faire figurer sur le manifeste le statut douanier des marchandises. Les sigles utilisés sur le manifeste sont les suivants :

- "T1" pour les marchandises tierces
- "TF" pour les marchandises communautaires
- "TD" pour les marchandises circulant déjà sous un autre régime.

### **Exemple n° 3**

#### **Liaison Calais/Douvres (liaison Ferry) sur une ligne régulière autorisée**

*- en procédure normale de transit : garantie obligatoire*

Le transit communautaire est obligatoire pour les marchandises tierces ainsi que les marchandises communautaires relevant de la PAC => émission d'un titre de transit (exemplaires 1-4-5-7 du DAU) T1, avec constitution de garantie.

En ce qui concerne les marchandises communautaires => aucun document de transit à souscrire, les marchandises sont en libre circulation.

*- en procédure simplifiée de transit : non constitution de garantie*

Il convient de faire figurer sur le manifeste le statut douanier des marchandises. Les sigles utilisés sur le manifeste sont les suivants :

- "C" pour les marchandises communautaires (hors marchandises PAC) ;
- "T1" pour les marchandises tierces ainsi que les marchandises relevant de la PAC ;
- "TD" pour les marchandises circulant déjà sous un régime de transit (carnet TIR par exemple) ou sous un autre régime.

#### **Exemple n° 4**

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

Les marchandises sont toutes présumées tierces à l'arrivée à Anvers.

\*Pour les marchandises communautaires (hors marchandises soumises à accises) chargées au Havre => émission d'un document T2L ou utilisation à la demande de la compagnie maritime d'un manifeste comportant le sigle "C" ou "N".

\*Pour les marchandises communautaires soumises à accises chargées au Havre => fourniture obligatoire du document d'accompagnement spécifique (DAA).

#### **Exemple n° 5**

##### **Liaison Le Havre/Pointe à Pitre sur une ligne non régulière**

Les marchandises sont toutes présumées tierces à l'arrivée à Pointe à Pitre.

\*Pour les marchandises communautaires => émission d'un document T2LF ou utilisation à la demande de la compagnie maritime d'un manifeste comportant le sigle "F".

#### **Exemple n° 6**

##### **Liaison Gênes/Marseille sur une ligne non régulière**

Les marchandises sont toutes présumées tierces à l'arrivée à Marseille.

\*Pour les marchandises communautaires (hors marchandises soumises à accises) chargées à Gênes => émission d'un document T2L ou utilisation à la demande de la compagnie maritime d'un manifeste comportant le sigle "C" ou "N".

\*Pour les marchandises communautaires soumises à accises chargées à Gênes => fourniture obligatoire du document d'accompagnement spécifique (DAA).

#### **Exemple n° 7**

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

A l'arrivée du navire au Havre, les marchandises sont considérées comme tierces.

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

Deux cas peuvent se présenter :

- les marchandises sont acheminées par la route jusqu'à Anvers => établissement d'un document de transit T1 sur le parcours routier avec constitution d'une garantie ;
- les marchandises non déchargées sont acheminées par la voie maritime jusqu'à Anvers => pas de transit communautaire.

#### **Exemple n° 8**

##### **Exportation de produits agricoles avec demande de restitution**

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

Les formalités d'exportation sont accomplies au port du Havre, où les marchandises sont chargées sur un premier bateau pour être rechargées à Anvers sur un autre bateau à destination d'un pays tiers.

Ces marchandises étant transportées sur une ligne non régulière sont présumées tierces. Etant donné qu'il y a eu accomplissement au Havre des formalités douanières d'exportation vers le pays tiers, il n'y a pas de document de transit (T1) à établir pour le trajet Le Havre-Anvers.

En ce qui concerne les restitutions à l'exportation :

\* Le document T5 servant de preuve pour justifier de la sortie de la Communauté (application de l'article 4 du règlement [3665/87](#)) est visé au bureau du Havre.

#### **Exemple n° 9**

##### **Exportation de marchandises communautaires soumises à taxe à l'exportation**

## **Liaison Rouen/Anvers/New York sur une ligne non régulière**

Aucune formalité de transit communautaire. Par contre s'agissant de marchandises communautaires expédiées d'une partie du territoire douanier de la Communauté vers une autre partie de ce territoire, mais soumises à taxe à l'exportation et destinées à l'exportation, l'établissement d'un document T5 est obligatoire.

### **Le Feeding**

*Les grands armements internationaux (en maritime) ont adopté une politique de restriction du nombre d'escales de leurs navires mères. Ils ont ainsi développé le "Feeding".*

*Le feeding est le transbordement d'un conteneur d'un navire "mère" de grande taille, desservant les grandes lignes maritimes sur des petits navires appelés feeders chargés d'alimenter les ports secondaires. Les feeders sont des navires plus petits qui effectuent un travail de collecte et de distribution des conteneurs à partir de grandes plateformes d'éclatement (Rotterdam, Algésiras, Malte, Dubai, Singapour...).*

*Les liaisons feeder effectuent une large part du transit maritime au sein de la Communauté.*

## **C - Transport par voie ferrée**

Il faut que deux réseaux nationaux (au moins) soient en jeu pour que la LVI CIM soit utilisée comme titre de transit, car il s'agit d'une convention internationale (COTIF). Sinon, on utilise le titre de transit de droit commun, le DAU.

### **1. Support documentaire**

Dans les cas où le régime du transit communautaire est applicable, les formalités afférentes à ce régime sont allégées pour les transports de marchandises effectués par les sociétés des chemins de fer sous-couvert d'une "lettre de voiture CIM et colis express", ci-après dénommée "lettre de voiture CIM".

La lettre de voiture CIM vaut :

- a) déclaration ou document T1, pour les marchandises circulant sous le régime du transit communautaire externe ;
- b) déclaration ou document T2 ou T2F, pour les marchandises circulant, sous le régime du transit communautaire interne.

Depuis le 1er mars 1999, un nouveau type de lettre de voiture est utilisé dans le transport par voie ferrée. Cette nouvelle lettre de voiture intitulée "lettre de voiture CIM et colis express" a remplacé les formulaires précédents. Elle vaut également document de transit lorsqu'elle porte la mention T1, T2 ou T2F.

Le fac-similé de ce formulaire est publié en annexe n° 11.

*Les anciens formulaires peuvent être utilisés jusqu'au 31 décembre 1999.*

### **2. Principal obligé**

La société des chemins de fer qui accepte de transporter la marchandise accompagnée d'une lettre de voiture CIM valant déclaration ou document T1, T2 ou T2F devient, pour cette opération, le principal obligé.

La société des chemins de fer de l'Etat membre à travers le territoire duquel le transport pénètre dans la Communauté devient le principal obligé pour les opérations relatives à des marchandises acceptées au transport par les chemins de fer d'un pays tiers.

### **3. Etiquette**

Les chemins de fer font en sorte que les transports effectués sous le régime du transit communautaire soient caractérisés par l'utilisation d'étiquettes munies d'un pictogramme (voir annexe [58](#) des DAC).

Les étiquettes sont apposées sur la lettre de voiture CIM ainsi que sur le wagon s'il s'agit d'un chargement complet ou sur les colis dans les autres cas.

Les étiquettes restent utilisables mais peuvent être remplacées par l'apposition d'un cachet à l'encre verte reproduisant le pictogramme figurant à l'annexe [58](#) des DAC.

### **4. Modification du contrat de transport**

En cas de modification du contrat de transport ayant pour effet de faire terminer :

- à l'intérieur de la Communauté un transport qui devait se terminer à l'extérieur de la Communauté,
- à l'extérieur de la Communauté un transport qui devait se terminer à l'intérieur de la Communauté,

les chemins de fer ne peuvent procéder à l'exécution du contrat modifié qu'avec l'accord préalable du bureau de départ.

Dans tous les autres cas, les sociétés des chemins de fer peuvent procéder à l'exécution du contrat modifié ; elles informent immédiatement le bureau de départ de la modification intervenue.

## 5. Circulation de marchandises entre les Etats membres (articles 419 et 420 des DAC) : Utilisation de la lettre de voiture CIM

Lorsqu'un transport auquel le régime du transit communautaire est applicable débute et doit se terminer à l'intérieur de la Communauté, la lettre de voiture CIM est présentée au bureau de départ.

En ce qui concerne le visa des lettres de voiture,

- le sigle T1

ou

- le sigle T2 ou T2F doit être apposé par le bureau de douane de départ sur la lettre de voiture.

Le bureau de départ appose, de façon apparente, dans la case réservée à la douane des exemplaires 1,2 et 3 de la lettre de voiture CIM :

- le sigle "T1", si les marchandises circulent sous la procédure du transit communautaire externe,

- le sigle "T2", si les marchandises circulent sous la procédure du transit communautaire interne. Le sigle T2 est authentifié par l'opposition du cachet du bureau de départ.

- le sigle "T2F", si les marchandises circulent sous la procédure du transit communautaire interne conformément à l'article 311 paragraphe c des DAC.

Les sigles T1, T2, T2F sont apposés à l'aide de cachets métalliques dont les caractéristiques sont les suivantes :

**T1 :**

- forme : ronde

- diamètre : 20 mm, épaisseur du rebord extérieur : 1 mm ;

- hauteur des lettres : 10 mm, épaisseur : 2 mm

**T2 :**

- forme : carrée

- côté : 20 mm, épaisseur du rebord extérieur : 1 mm ;

- hauteur des lettres : 10 mm, épaisseur : 2 mm

**T2F :**

- forme : rectangulaire

- longueur : 30 mm ; largeur : 20 mm

- bord : 1 mm

**T2 :**

- forme : rectangulaire ;

- longueur : 40 mm ; largeur : 20 mm ; rebord extérieur : 1 mm,

- hauteur des lettres : 10 mm, épaisseur : 2 mm

Ces cachets peuvent être obtenus auprès de la Société française de marquage : Parc d'activité de l'esplanade, 16 rue P.Henri Spaak, 77462 Saint-Thibault des Vignes. Lagny sur Marne Cedex.

Tous les exemplaires de la lettre de voiture CIM sont remis à l'intéressé.

### \* Mesures d'identification

En règle générale et compte tenu des mesures d'identification appliquées par les sociétés des chemins de fer, le bureau de départ ne procède pas au scellement des moyens de transport ou des colis.

### \* Rôle des différents exemplaires de la lettre de voiture CIM

C'est le bureau de destination qui suit la procédure.

*Feuille 1 => donné au destinataire, avec la marchandise par la gare de destination ;*

*Feuille 2 => feuille de route qui accompagne la marchandise : reçoit le visa du bureau de douane de destination et est restitué à la société de chemin de fer du pays de destination qui le renvoie à son centre comptable où des contrôles pourront être effectués par le service des douanes ;*

*Feuille 3 => feuille de route qui accompagne la marchandise : est visé et gardé par le bureau de douane de destination. Une copie de cet exemplaire est visée et restituée à la gare de destination ;*

*Feuille 4 => donné au départ à l'expéditeur ;*

*Feuille 5 => reste à la société de chemin de fer du pays expéditeur.*

## 6. Cas particulier du transit à destination d'un pays de l'AELE à travers le territoire d'un ou plusieurs pays de l'AELE.

### 6.1. Marchandises T2 circulant entre deux Etats-membres via un ou plusieurs pays de l'AELE.

La circulation de marchandises communautaires (T2) par voie ferrée d'un Etat membre à un autre via un pays de l'AELE présente une particularité au regard du principe de la libre circulation (ex : transport de la France vers l'Italie par la Suisse, transport d'Allemagne vers l'Autriche par la République Tchèque).

Aussi a-t-il été admis que dans ce cas ni la lettre de voiture ni les marchandises n'ont à être présentés au bureau de douane de départ ou au bureau de douane de destination. En outre, il n'y a pas lieu d'apposer les étiquettes prévues au point 3 ci-dessus.

De plus, le sigle T2 n'a pas à être apposé sur la lettre de voiture CIM.

Toutefois, cette dispense de présentation n'est pas applicable aux lettres de voiture CIM établies pour des marchandises à l'égard desquelles il est prévu que les dispositions des articles [463](#) à [470](#) des DAC sont d'application ( marchandises dont l'exportation hors de la communauté est interdite, ou assujettie à des restrictions, à une taxe ou à toute autre imposition).

## **6.2. Marchandises T2 exportées à destination d'un pays de l'AELE**

Le sigle T2 n'a pas à être apposé sur la lettre de voiture CIM. Cette dernière doit cependant être présentée au bureau de douane de départ pour faire constater la sortie de la CE par la prise en charge dans le cadre du contrat de transport à destination d'un pays tiers.

## **6.3. Marchandises T1**

La lettre de voiture CIM doit être présentée au bureau de départ pour apposition du sigle. Elle est également présentée au bureau de douane de destination.

## **7. Transports à destination ou en provenance de pays tiers**

### **7.1. Transports à destination de pays tiers**

Lorsqu'un transport débute à l'intérieur du territoire douanier de la Communauté et doit se terminer à l'extérieur de celle-ci, les articles [419](#) et [420](#) des DAC sont applicables.

Le bureau de douane auquel ressortit la gare frontière par laquelle le transport quitte le territoire douanier de la Communauté assume le rôle de bureau de destination.

Aucune formalité n'est à accomplir au bureau de destination.

### **7.2. Transports en provenance de pays tiers (visés à l'article [423](#) des DAC)**

Lorsqu'un transport débute à l'extérieur du territoire douanier de la Communauté et doit se terminer à l'intérieur de celui-ci, le bureau de douane auquel ressortit la gare frontière par laquelle le transport pénètre dans le territoire douanier de la Communauté assume le rôle de bureau de départ.

Aucune formalité n'est à accomplir au bureau de départ.

Le bureau de douane auquel ressortit la gare de destination assume le rôle de bureau de destination. Les formalités prévues à l'article [421](#) des DAC sont à accomplir au bureau de destination. Les exemplaires 2 et 3 de la lettre de voiture CIM sont remis au bureau de destination qui après visa restitue l'exemplaire 2.

Lorsque les marchandises sont mises en libre pratique ou sont placées sous un autre régime douanier dans une gare intermédiaire, le bureau de douane auquel ressortit cette gare assume le rôle de bureau de destination.

### **7.3. Transports en transit par la Communauté (visés à l'article [424](#) des DAC)**

Lorsqu'un transport débute et doit se terminer à l'extérieur du territoire douanier de la Communauté, les bureaux de douane assumant le rôle de bureau de départ et celui de bureau de destination sont ceux respectivement dans le ressort desquels se situent la gare d'entrée et de sortie de la CE.

Aucune formalité n'est à accomplir aux bureaux de départ et de destination.

### **7.4. Statut douanier des marchandises en provenance des pays tiers ou en transit**

Les marchandises faisant l'objet d'un transport débutant à l'extérieur du territoire douanier de la Communauté (visé aux articles [423](#) et [424](#) des DAC) sont considérées comme circulant sous un régime de transit communautaire externe, à moins que le caractère communautaire de ces marchandises ne soit établi ou s'agissant d'un transport en provenance d'un pays de l'AELE par l'apposition du sigle T2 sur l'exemplaire n° 3 de la LVI authentifié par le cachet du bureau de douane du pays de l'AELE de départ.

## **8. Contrôles douaniers**

La SNCF doit tenir à la disposition de l'administration des douanes dans ces centres comptables, les écritures de ceux-ci afin qu'un contrôle puisse y être exercé.

L'administration des douanes effectue un contrôle au niveau des écritures conservées dans les centres comptables de la SNCF :

- le CERDOC de Strasbourg contrôle le centre comptable de la SNCF de Strasbourg qui reçoit les lettres de voiture CIM concernant les envois par wagon, les expéditions de colis express, les opérations d'envoi de détail autres que celles traitées par le SERNAM,
- le CERDOC de Paris contrôle le centre comptable de la SNCF de Paris qui reçoit les envois de détails traités par le SERNAM.

Ces contrôles sont réalisés selon les dispositions précisées dans des notes aux Directeurs Régionaux concernés.

## 9. Transports au moyen de grands conteneurs

Les dispositions décrites ci-dessus pour les transports par voie ferrée sous le couvert de la lettre de voiture CIM s'appliquent *mutatis mutandis* aux transports réalisés par grands conteneurs sous le couvert du bulletin de remise TR. Elles sont reprises aux articles [426](#) et [427](#) des DAC.

Les dispositions sont les suivantes :

- Dans le cas de dispense de présentation au bureau de départ, le service s'assure que les exemplaires n° 1, 2, 3A et 3B du bulletin de remise TR, selon le cas, du sigle T1, T2 ou T2F.
- Dans le cas de présentation au bureau de départ, le service appose selon le cas le sigle T1, T2 ou T2F sur les exemplaires n° 1, 2, 3A et 3B du bulletin TR. Le sigle T2 est authentifié au moyen du cachet du bureau.
- Les exemplaires n° 1, 2 et 3A sont présentés au bureau de douane de destination qui conserve le 3A et restitue les 2 autres après visa.
- Lorsqu'un bulletin de remise TR concerne à la fois des conteneurs pour des marchandises circulant sous T1 et des conteneurs pour des marchandises circulant sous T2 ou T2F, le service porte sur les exemplaires n° 1, 2, 3A et 3B des références séparées aux conteneurs selon les marchandises concernées avec l'indication du sigle T1, T2 ou T2F en regard de la référence à chaque conteneur correspondant.
- Lorsque dans le cas précédent, il est fait usage de relevés de grands conteneurs, des relevés distincts doivent être établis par catégorie de conteneurs. La référence à ceux-ci est portée par la mention du (ou des) numéro(s) d'ordre du (ou des) relevé(s) des grands conteneurs sur les exemplaires n° 1, 2, 3A et 3B du bulletin de remise TR.
- Le sigle T1, T2 ou T2F est apposé en regard du (ou des) numéro(s) d'ordre du (ou des) relevé(s) selon la catégorie de conteneurs auxquels il(s) se rapporte(nt).
- Apposition d'une étiquette prévue par l'article [432](#) des DAC ou le cas échéant d'un cachet à l'encre verte sur les bulletins de remise TR sur le bord à gauche de ces documents à hauteur des cases 8 et 9.

Le contrôle des écritures par le service est réalisé de la manière suivante :

- Le CERDOC de Metz contrôle le centre comptable d' Intercontainer-Interfrigo (ICF) s.c Metz-Sablou, rue au Sugnon, 57178 Montigny-les-Metz, qui reçoit les bulletins de remise TR concernant les opérations du trafic (ICF) relatives aux chantiers des gares repris en annexe n° 15 de la présente décision.
- Le CERDOC de Strasbourg contrôle le centre comptable de la SNCF à Strasbourg, qui reçoit les écritures relatives aux opérations réalisées par la SNCF pour le compte d'Intercontainer en provenance ou à destination des gares reprises en annexe n° 15 de la présente décision.

## D - Transport par canalisations

Les marchandises transportées par canalisations sont réputées être placées sous un régime de transit communautaire :

- dès leur entrée dans le territoire douanier de la Communauté, s'il s'agit de marchandises qui pénètrent par canalisations dans la Communauté ;
- dès leur introduction dans les canalisations s'il s'agit de marchandises se trouvant déjà dans le territoire de la Communauté.

Le cas échéant, le caractère communautaire de ces marchandises doit être attesté par un T2L, T2LF ou un document équivalent.

L'exploitant de la canalisation établi dans l'Etat membre à travers le territoire duquel les marchandises pénètrent dans la Communauté ou l'exploitant de la canalisation établi dans l'Etat membre où le transport débute, devient le principal obligé.

L'opération de transit communautaire est réputée prendre fin au moment où les marchandises transportées par canalisations parviennent dans les installations de leurs destinataires ou dans le réseau de distribution du destinataire et sont prises en charge dans les écritures de celui-ci.

Les entreprises concernées par l'acheminement des marchandises (expéditeur, exploitant de la canalisation, destinataire) doivent tenir des écritures qu'elles mettent à la disposition de l'administration des douanes aux fins de tous contrôles qu'il serait jugé nécessaire d'effectuer dans le cadre des opérations de transit communautaire.

## V - GARANTIES

En vue d'assurer la perception des droits et autres impositions que l'un des Etats membres serait fondé à exiger pour les marchandises qui empruntent son territoire à l'occasion du transit communautaire, le principal obligé est tenu, en règle générale, de fournir une garantie.

La garantie est valable dans toute la Communauté.

**Trois types de garantie peuvent être souscrits : garantie globale, garantie forfaitaire et garantie isolée.**

La garantie consiste dans le cautionnement solidaire de toute personne tierce, physique ou morale qui doit :

- avoir sa résidence normale ou un établissement dans la Communauté

et

- sous réserve des dispositions relatives à la libre prestation de service, avoir été agréée par l'autorité compétente de l'Etat membre où la garantie est fournie. Cet agrément peut être subordonné, entre autres, à la condition que la caution soit une personne dont les activités professionnelles principales ou accessoires portent sur la fourniture de tels services.

La garantie peut être fournie globalement pour plusieurs opérations de transit communautaire (garantie globale ou forfaitaire) ou isolément pour une seule opération.

Le cautionnement doit faire l'objet d'un acte conforme aux modèles figurant aux annexes n° 48, [49](#) et [50](#) des DAC. Les modèles de ces documents figurent en annexe n° 19 à la présente décision. L'acte d'engagement, souscrit par les personnes se portant caution, doit obligatoirement comporter une élection de domicile dans chaque Etat de l'Union européenne.

## **1. Garantie globale**

Le recours à la garantie globale n'est autorisé qu'aux personnes :

- qui sont établies dans l'Etat membre où la garantie est fournie ;
- qui ont régulièrement utilisé, en qualité de principal obligé ou d'expéditeur, le régime de transit communautaire au cours des six mois précédents ou qui sont reconnues par les autorités douanières comme ayant une situation financière saine leur permettant de satisfaire à leurs engagements ;
- qui n'ont commis aucune infraction grave à la législation douanière.

La garantie globale est constituée auprès des recettes régionales des douanes.

La recette régionale détermine le montant du cautionnement, accepte l'engagement de la caution et donne un accord préalable qui permet au principal obligé, dans la limite du cautionnement, d'effectuer toute opération de transit communautaire, quel que soit le bureau de départ.

A chaque personne ayant obtenu un accord préalable, elle délivre un ou plusieurs exemplaires du certificat de cautionnement, dont le modèle figure à l'annexe n° [51](#) des DAC.

Pour habiliter des personnes à signer en son nom les déclarations de transit communautaire, et engager sa garantie globale, le principal obligé fait figurer au verso du certificat de cautionnement les noms, prénoms et spécimens de signature de ses mandataires. Toute inscription, qui pour être valable doit comporter la signature du principal obligé, engage sa responsabilité.

Les personnes dont l'identité est indiquée au verso d'un certificat de cautionnement sont réputées être les représentants du principal obligé.

Référence au certificat de cautionnement doit être faite sur chaque déclaration T. Le certificat original doit être présenté au service.

Le bureau de garantie peut révoquer l'accord préalable lorsque les conditions retenues lors de son émission ne sont plus réunies. Le montant de la garantie doit impérativement être réajusté, à tout moment, lorsque le service a connaissance d'une modification substantielle de l'activité de l'opérateur.

En tout état de cause, il est recommandé de procéder à un réexamen annuel du montant de la garantie. A cet effet, il se rapproche, dans la mesure du possible, des bureaux de départ connus du service.

La durée de validité du certificat de cautionnement ne peut pas excéder deux ans. Toutefois cette durée peut faire l'objet d'une seule prorogation n'excédant pas deux ans. En cas de résiliation de l'engagement par l'une quelconque des parties, le principal obligé est tenu de restituer tous les certificats qui lui ont été délivrés.

### **1.1. Détermination du niveau de la garantie - cas général**

Pour les opérateurs habituels, l'évaluation du montant de la garantie globale est effectuée à partir du montant des droits et taxes applicables aux marchandises transportées au cours de l'année écoulée, le montant obtenu étant ensuite divisé par 52 semaines.

Pour les opérateurs débutants, l'évaluation est effectuée à partir des estimations de trafic.

Dans tous les cas les intéressés doivent fournir au service toute la documentation commerciale et comptable nécessaire à une évaluation aussi précise que possible du trafic qu'ils envisagent de couvrir avec la garantie demandée.

Le montant de la garantie globale est fixé à 100% des droits et autres impositions exigibles, avec un minimum de 7000 euros.

La garantie peut être fixée à un montant de 30% au moins des droits et autres impositions exigibles, avec un minimum de 7000 euros, pour autant :

- que l'opérateur ait pendant la période de deux ans précédents, effectué régulièrement des opérations de transit communautaire selon le système de la garantie globale,
- qu'il n'ait pas manqué à ses obligations au cours de cette période,
- que la garantie réduite couvre au moins le montant de la dette douanière,
- que les marchandises ne figurent pas sur la liste de l'annexe n° [52](#) des DAC et ne soient pas exclues de la garantie globale.

La période de deux ans est une période probatoire dont l'objet est de permettre un examen de la situation de l'opérateur. Il n'est donc pas possible d'accorder des réductions de ce délai.

La réduction du montant de la garantie est révoquée par le bureau de garantie dès que celui-ci estime qu'une des conditions énumérées ci-dessus n'est plus remplie.

En ce qui concerne le montant à garantir, il ressort des dispositions ci-dessus que la garantie globale ne peut être inférieure :

- à 7000 euros ;
- au montant des ressources propres mis en jeu par le trafic estimé d'une semaine de l'opérateur.

### **1.2. Suspension temporaire de la garantie globale**

L'article [362](#) des DAC permet à un Etat membre, en accord avec la Commission, ou à l'initiative de la Commission d'interdire le recours à la garantie globale pour les opérations de transit communautaire externe concernant des marchandises qui présentent des risques de fraude accrus.

La Commission a donné son accord pour que l'Espagne et l'Allemagne prennent des mesures spécifiques visant à interdire temporairement le recours à la garantie globale pour les opérations de transit externe concernant d'une part les cigarettes, d'autre part certains produits dont la liste est reprise en annexe n° 9 à la présente décision.

Ces mesures s'appliquent dans toute la Communauté.

#### **a) mesures prises par l'Espagne**

Depuis le 1er février 1996, le recours à la garantie globale est interdit dans tous les Etats membres pour toutes les opérations de transit communautaire externe (T1) couvrant les cigarettes (SH [24-02-20](#)).

Pour faciliter les transports de petites quantités, un seuil de quantités, en deçà desquelles la garantie globale peut être souscrite, a été fixé à 35.000 cigarettes.

Cette mesure temporaire est toujours d'application.

#### **b) mesures prises par l'Allemagne**

Depuis le 1 avril 1996, le recours à la garantie globale est interdit dans tous les Etats membres pour certaines opérations de transit communautaire externe couvrant les huit produits repris en annexe n° 9 de la présente décision, à l'exclusion des marchandises communautaires.

Cette mesure temporaire est toujours d'application.

Ces dispositions s'appliquent aux marchandises non communautaires pour les quantités supérieures à celle figurant dans la troisième colonne de la liste (cf annexe n° 9 de la présente décision).

Lorsque plusieurs des marchandises reprises aux huit positions de la liste sont transportées et regroupées sous le couvert d'un même titre de transit, elles sont exclues de la garantie globale lorsque le montant total des droits et taxes éventuellement dus excède 7000 euros.

Cette disposition s'applique également aux groupages comprenant des marchandises des positions [04-02](#) (lait) et [17-01](#) (sucre).

Dans le cadre des mesures prises par l'Allemagne la suspension de la garantie globale ne s'applique pas aux marchandises communautaires (article [310](#) des DAC). Il s'agit des marchandises communautaires circulant sous le régime du transit communautaire externe :

- qui ont fait l'objet des formalités douanières d'exportation en vue de l'octroi de restitutions à l'exportation vers les pays tiers dans le cadre de la politique agricole commune,

ou

- pour lesquelles le remboursement ou la remise des droits à l'importation est subordonné à la condition qu'elles soient réexportées hors du territoire douanier de la Communauté ou placées en entrepôt douanier, sous tout autre régime douanier que la mise en libre pratique ou placées en zone franche ou en entrepôt franc,

ou

- mises en libre pratique dans le cadre du régime du perfectionnement actif, système de remboursements, en vue de leur exportation ultérieure sous forme de produits compensateurs et pour lesquelles une demande de remboursement est susceptible d'être présentée conformément à l'article [128](#) du CDC et que l'intéressé ait l'intention de la présenter,

ou

provenant des stocks d'intervention et soumises à des mesures de contrôle de l'utilisation et/ou de la destination et qui ont fait l'objet de formalités douanières à l'exportation vers les pays tiers dans le cadre de la politique agricole commune.

#### **c) Modalités d'application**

Les mesures de suspension temporaire de la garantie globale prises en application de l'article [362](#) des DAC concernent également les opérations effectuées par les expéditeurs agréés.

Les opérations pour lesquelles la suspension de la garantie globale est d'application doivent être couvertes par une garantie isolée ou par une garantie forfaitaire. En ce qui concerne la garantie forfaitaire, il est rappelé que le bureau de départ exige autant de multiples de 7000 euros que cela s'avère nécessaire pour garantir la totalité des droits et taxes en jeu.

De plus, les dispenses de garantie accordées en vertu de l'article [95](#) paragraphe 3 du CDC ne sont pas applicables (cf. article [376](#) §2 des DAC ) aux transports pour lesquels les dispositions d'interdiction de recours à la garantie globale ont été fixées par la Commission.

Ces dispositions s'appliquent *mutatis mutandis* dans le cadre du transit commun en application de l'article 34 bis de l'appendice II de la convention de transit commun.

#### **d) Dispositions communes**

Dans le cadre de l'application de l'article [362](#) des DAC, un arrangement administratif a été adopté par les Etats membres.

Il concerne l'apurement accéléré du document de transit par production d'une copie supplémentaire de l'exemplaire n° 5 des documents T.

Cette copie supplémentaire est visée par le bureau de destination et restituée à la personne qui l'a présentée pour être remise au principal obligé.

Cette copie supplémentaire de l'exemplaire n° 5 dûment certifiée par la douane à destination peut être présentée au bureau de départ comme preuve alternative au sens de l'article [380](#) des DAC.

A défaut d'une copie supplémentaire de l'exemplaire n° 5 des documents T considérés, un autre document douanier ou commercial comportant l'identification des marchandises et dûment certifié par le bureau de destination peut être utilisé aux mêmes fins.

Il est rappelé qu'au regard de la réglementation communautaire, ces documents (copie supplémentaire de l'exemplaire n° 5 du titre ou autre document dûment certifié à destination) ne peuvent être acceptés comme preuve de la régularité de l'opération permettant de conduire à l'apurement qu'au terme de la procédure de recherche.

En effet, avant que la procédure de recherche ait été menée à son terme, il s'agit d'un début de preuve de la régularité de l'opération de transit. Mais le contrôle de la validité de cette preuve d'arrivée des marchandises à destination reste obligatoire vis à vis de la réglementation communautaire.

## **2. Garantie forfaitaire**

Chaque Etat membre peut accepter que la caution garantisse par déclaration, par un seul acte et pour un montant forfaitaire fixé à 7000 euros, le paiement des droits et autres impositions éventuellement exigibles à l'occasion de toute opération de transit communautaire effectuée sous sa responsabilité, quel que soit le principal obligé.

En France, la garantie forfaitaire est constituée auprès de la recette régionale de Paris. Les organismes, qui souhaitent se porter caution d'opérations de transit dans le cadre de la garantie forfaitaire, sollicitent l'accord du receveur régional, et présentent un engagement conforme à l'annexe n° 50 des DAC.

L'acceptation par le bureau de garantie de cet engagement permet à la caution de délivrer, aux personnes qui souhaitent effectuer des opérations de transit communautaire à titre de principal obligé, des titres de garantie forfaitaire dont la contexture est fixée par l'annexe n° [54](#) des DAC.

Les titres de garantie forfaitaire sont délivrés par des organismes agréés, établis dans les Etats membres ou les pays de l'AELE. Ces organismes sont repris sur une liste figurant en annexe n° 8 de la présente décision.

Lors du dépôt des déclarations T, un titre de garantie forfaitaire par opération est remis au bureau de départ. Le bureau conserve le titre à l'appui de l'exemplaire n° 1 de la déclaration. Les références de la garantie forfaitaire doivent figurer sur la déclaration T.

Exceptionnellement lorsqu'en raison de circonstances qui lui sont particulières, un transport de marchandises présente des risques accrus et que pour ce motif la garantie de 7000 euros est insuffisante, le bureau de départ peut exiger une garantie supérieure sous forme d'un multiple de 7000 euros, nécessaire à la garantie de la quantité des marchandises à expédier.

Cette augmentation de la garantie forfaitaire s'applique, notamment, obligatoirement :

- aux marchandises reprises à l'annexe n° [52](#) des DAC.
- aux opérations pour lesquelles le recours à la garantie globale est suspendue conformément à une décision prise en vertu de l'article [362](#) des DAC.

En cas d'augmentation de la garantie forfaitaire, le principal obligé remet au bureau de départ autant de titres de garantie forfaitaire qu'il est nécessaire pour couvrir la totalité des droits et taxes mis en jeu par l'opération de transit.

Lorsque l'opération concerne à la fois des marchandises reprises à l'annexe n° [52](#) des DAC et d'autres marchandises, à moins que les marchandises reprises à l'annexe n° [52](#) des DAC soient en quantité et en valeur peu importante, les deux catégories de marchandise sont traitées à l'égard de la garantie forfaitaire comme si elles faisaient l'objet de deux déclarations séparées.

Chaque titre présenté à l'appui d'une déclaration T engage la caution à hauteur de 7000 euros.

La validité des titres de garantie forfaitaire peut être limitée par la caution. Figure, alors, en diagonale sur les titres de garantie forfaitaire, en lettres majuscules, la mention "validité limitée en application de l'article [371](#) des DAC".

Dans ce cas, l'utilisation des titres de garantie est :

- exclue pour les opérations portant sur les marchandises relevant de la liste figurant en annexe n° [52](#) des DAC.
- limitée à sept par moyen de transport pour les marchandises autres que celles reprises à l'annexe n° [52](#) des DAC (marchandises présentant des risques accrus et/ou interdites de garantie globale).

La validité territoriale des titres de garantie forfaitaire ne peut pas être restreinte.

## **3. Garantie isolée**

La garantie, fournie isolément pour une opération de transit communautaire, est constituée au bureau de départ. Le bureau de départ fixe le montant de la garantie.

L'agrément des cautions relève en France de la compétence des receveurs régionaux. Le bureau de départ accepte donc cet engagement par délégation du receveur régional et selon les modalités fixées au niveau local.

La garantie visée ci-dessus peut consister en un dépôt d'espèces constitué au bureau de départ. Dans ce cas, elle est remboursée lorsque le document T est apuré au bureau de départ.

#### **4. Fonctionnement de la caution**

La caution se trouve libérée de ses engagements lorsque le document de transit est apuré au bureau de départ.

La caution se trouve également libérée de ses engagements à l'expiration d'un délai de 12 mois à compter de la date d'enregistrement de la déclaration T, lorsqu'elle n'a pas été avisée par les autorités compétentes de l'Etat membre de départ du non apurement du document de transit.

Lorsque, dans le délai prévu ci-dessus, la caution a été avisée par les autorités compétentes du non apurement du document T, il doit en outre lui être notifié qu'elle est ou pourra être tenue au paiement des sommes dont elle répond à l'égard de l'opération de transit communautaire concernée. Cette notification doit parvenir à la caution dans un délai de trois ans à compter de la date d'enregistrement de la déclaration T. A défaut d'une telle notification dans le délai susvisé, la caution est également libérée de ses engagements.

#### **5. Dispense de garantie**

##### **5.1. La dispense des administrations publiques**

En vertu de l'article [189](#)§4 du CDC, lorsque la personne au nom de laquelle la déclaration de transit communautaire est souscrite, est une administration publique aucune garantie n'est exigée.

##### **5.2. la dispense "article [94](#) du CDC"**

Toute personne répondant aux conditions prévues au paragraphe ci-dessous peut obtenir des autorités douanières de l'Etat membre où elle est établie, et dans certaines limites, une dispense de garantie pour les opérations de transit communautaire qu'elle effectue, quels que soient l'Etat membre de départ et les Etats membres dont le territoire est emprunté pour ces opérations.

##### **a) Champ d'application de la dispense**

La dispense n'est accordée qu'aux personnes :

- \* qui résident dans l'Etat membre où la dispense de garantie est accordée ;
- \* qui utilisent de façon non occasionnelle le régime du transit communautaire ;
- \* qui ont une situation financière leur permettant de satisfaire à leurs engagements ;
- \* qui n'ont pas commis d'infractions graves à la législation douanière et fiscale ;

et

\* qui ont souscrit, selon le modèle repris en annexe n° [55](#) des DAC, un engagement de payer, à la première demande écrite des autorités compétentes des Etats membres, les sommes réclamées au titre des opérations de transit communautaire qu'elles effectuent.

Les conditions indiquées ci-dessus sont cumulatives.

La dispense de garantie n'est pas applicable:

\*aux opérations de transit communautaire portant sur des marchandises dont la valeur globale est supérieure à un montant de 100.000 euros par envoi

ou

\*aux opérations de transit communautaire portant sur des marchandises reprises en annexe n° [52](#) des DAC.

ou

\*aux opérations de transit communautaire pour lesquelles en vertu d'une décision prise en application de l'article [362](#) des DAC, le recours à la garantie globale est interdit.

**Les deux listes (anciennement annexe n° 52 et 56) sont confondues en une liste unique, nouvelle annexe n° [52](#). Cette liste est reprise en annexe n° 18 à la présente décision.**

##### **b) Modalités de la dispense**

La demande de dispense est effectuée auprès d'une recette régionale, qui instruit le dossier conformément aux dispositions de l'article [95](#) du CDC.

A chaque personne ayant obtenu la dispense de garantie, il est délivré par les autorités qui ont accordé la dispense, en un ou plusieurs exemplaires, un certificat de dispense de garantie dont le modèle figure à l'annexe n° [57](#) des DAC.

Les certificats sont délivrés pour une période maximale de deux ans, prorogable une fois pour la même durée.

En cas d'application de la dispense de garantie :

- référence à ce certificat doit être faite sur la déclaration T correspondante ;
- le certificat **en original** doit, **sans aucune exception**, être présenté au service.

Le principal obligé désigne les personnes habilitées à signer en son nom les déclarations T au verso du certificat de dispense selon les mêmes termes qu'en cas d'utilisation de la garantie globale.

Les autorités qui ont accordé la dispense de garantie peuvent la révoquer.

En cas de révocation de la dispense de garantie, le principal obligé est tenu de restituer sans délai aux autorités qui ont accordé la dispense tous les certificats de dispense de garantie en cours de validité qui lui ont été délivrés. De plus, les dispenses de garantie accordées en vertu de l'article 95 paragraphe 3 du CDC ne sont pas applicables (cf article [376](#)§2 des DAC) aux transports pour lesquels les dispositions d'interdiction de recours à la garantie globale ont été fixées par la Commission.

### 5.3. Les dispenses de garantie

Il n'y a pas lieu de fournir une garantie pour couvrir :

- les parcours aériens,
- les transports de marchandises sur le Rhin et les voies rhénanes,
- les transports par canalisation,
- les opérations effectuées par les sociétés de chemin de fer des Etats membres.

*L'attention est appelée sur le fait qu'en ce qui concerne :*

- les parcours aériens, la dispense de cautionnement est liée au mode de transport utilisé ; en conséquence, les pré et post acheminements et les frets par route, même effectués sous la responsabilité des compagnies aériennes ne sont pas concernés par cette dispense ;
- tous les transports réalisés par et sous la responsabilité des sociétés de chemins de fer, même autrement que par rail, la dispense de cautionnement "article [94](#) du CDC " est applicable.

### 6. Cas de non constitution de garantie en transit communautaire par la voie maritime (article [447](#) des DAC)

Par la voie maritime, lorsque le régime du transit communautaire est obligatoire, c'est à dire pour les marchandises circulant sur des lignes régulières au sens de l'article [313 bis](#) des DAC, la constitution d'une garantie est requise (article [447](#) § 1 des DAC).

Toutefois, conformément à l'article [447](#) § 2 des DAC: " sont dispensées de la constitution d'une garantie, tous les transports effectués sur les lignes régulières bénéficiant de procédures simplifiées conformément à l'article [448](#) des DAC".

### 7. Transports vers Andorre et St Marin

Les bureaux de départ et de passage communautaires doivent veiller à ce que la garantie relative aux procédures de transit communautaire vers la Principauté d'Andorre et la République de St Marin n'ait pas été constituée dans un pays de l'AELE au sens de l'article [309](#) § f des DAC.

## VI - JUSTIFICATIF DU CARACTERE COMMUNAUTAIRE DES MARCHANDISES

Le justificatif du statut communautaire des marchandises peut être apporté par un exemplaire du DAU (T2L ou T2LF), par un document commercial ou par un document de transit douanier.

Dans tous les cas, les justificatifs du statut communautaire des marchandises sont enregistrés au bureau de douane dans une série continue.

#### 1. Le T2L

La preuve du statut communautaire est apportée par la production d'un document T2L.

Le document T2L est constitué par l'exemplaire n° 4 du DAU.

Les modalités d'utilisation sont fixées par les articles [315](#) et [316](#) des DAC.

Les rubriques à servir sont indiquées sous la forme d'une note importante figurant sur le document lui-même.

#### 2. Le T2LF

La preuve du statut communautaire des marchandises à destination ou en provenance d'une partie du territoire douanier de la Communauté est apportée par la production d'un document T2LF.

Le document T2LF est constitué par l'exemplaire n° 4 du DAU.

Les modalités d'utilisation sont fixées par les articles [315](#) et [316](#) des DAC.

Les rubriques à servir sont indiquées sous la forme d'une note importante figurant sur le document lui-même.

#### 3. Les documents commerciaux

Afin de justifier du caractère communautaire deux types de documents commerciaux (facture ou document de transport relatif à ces marchandises) peuvent être utilisés conformément à l'article [317](#) et [317 bis](#) des DAC.

Pour pouvoir être utilisé le document commercial doit comporter obligatoirement les mentions suivantes :

- \* nom et adresse de l'expéditeur ou du déclarant si celui-ci n'est pas l'expéditeur ;
- \* nombre, nature, marques et numéros des colis ;
- \* désignation des marchandises ;
- \* masse brute en kilogrammes ;
- \* sigle T2L ou T2LF ;
- \* signature de l'expéditeur ou du déclarant ;
- \* nom du bureau de douane de rattachement ;
- \* le cas échéant les numéros des conteneurs.

Seuls les envois dont la valeur est supérieure à 10.000 euros par envoi, doivent donner lieu au visa par la douane des documents commerciaux (facture ou document de transport).

Dans ce cas, le visa de la douane doit comporter les mentions prévues pour le visa des documents T2L ou T2LF :

- \* apposition du cachet du bureau de douane ;
- \* signature du fonctionnaire compétent et apposition du cachet individuel ;
- \* date du visa ;
- \* numéro d'enregistrement (ou numéro de la déclaration d'expédition si une telle déclaration est requise).

### **3. Les autres documents de transit douanier**

Lorsque des marchandises communautaires circulent sous le régime TIR, le caractère communautaire peut être attesté autant que de besoin par la mention T2L ou T2LF dans la case réservée à la désignation des marchandises sur les volets des carnets TIR.

Dans le cas où le carnet TIR comprend à la fois des marchandises communautaires et des marchandises tierces, ces deux catégories de marchandises doivent être indiquées séparément et la mention T2L ou T2LF doit être apposée clairement au regard des seules marchandises communautaires.

Ces dispositions sont prévues à l'article [319](#) des DAC.

**Les T2L ou T2LF établis auprès d'un bureau de douane sont enregistrés et repris sur un registre ou toute autre liste établie par des moyens informatiques.**

## **VII - MODALITES PRATIQUES D'APPLICATION DU TRANSIT COMMUNAUTAIRE SEUL**

L'utilisation du seul régime de transit concerne les opérations pour lesquelles :

- l'expéditeur ou l'exportateur n'établit que les exemplaires n° 1, 4, 5 et 7 du DAA ;
- l'opération de transit communautaire est dissociée de l'expédition ou l'exportation (procédure de dédouanement à domicile, groupage ou transit communautaire créé dans un autre bureau que celui d'expédition ou d'exportation ou à la suite d'une autre opération de transit...).

### **1. Exemplaire du document à présenter. Cases à servir au départ**

Les exemplaires n° 1, 4, 5, 7 du formulaire doivent être présentés au service des douanes.

Conformément aux indications reprises sur l'annexe n° 3, seules les rubriques propres au transit communautaire doivent être servies, c'est à dire :

- indice codique du bureau de départ
- 1 (uniquement la 3<sup>ème</sup> sous-case), 5, 6, 8, 15, 17, 18 (1<sup>ère</sup> sous-case), 31, 35, 40, 44, 50, 52, 53, 55, 56 et le cas échéant 2, 3, 4, 19, 21, 25, 26, 27, 32, 33 (1<sup>ère</sup> sous-case), 38 et 51.

Toutes les informations reprises dans ces rubriques se reproduisent intégralement, à partir de l'exemplaire n° 1 sur les exemplaires n° 4 et 5.

Sur l'exemplaire n° 7, les informations figurant dans les cases 8, 18, 40 et 44 ne se reproduisent pas.

### **2. Délai de représentation des marchandises.**

Le délai dans lequel les marchandises doivent être présentées au bureau de destination est fixé exclusivement en fonction des exigences (mode de transport, longueur du parcours, etc.) de la procédure de transit communautaire.

Le délai de base à prendre en considération est de huit jours.

Dans le cas de marchandises auxquelles l'article [362](#) des DAC s'applique présentant des risques de fraude accrus, le bureau de départ doit prescrire un délai inférieur au délai de base, par référence à la distance à couvrir.

Le bureau de départ peut fixer un délai supérieur à huit jours uniquement lorsque des circonstances spéciales l'exigent (distance, intempéries, grèves, jours fériés).

### **3. Utilisation d'intercalaire ou de listes de chargement (déclaration comprenant plus d'une espèce de marchandise)**

#### **3.1. Utilisation d'intercalaires**

### **a) Envois homogènes (T1, T2 ou T2F)**

En cas d'utilisation d'intercalaires, la case 1 "déclaration" du primata et des intercalaires doit être servie de façon identique.

Dans l'hypothèse où les intercalaires sont constitués par des primata (établissement des déclarations par un système informatique privé), la mention "bis" doit être portée au-dessus du sigle T1, T2 ou T2F figurant selon le cas, dans la troisième sous-case de la rubrique 1 "déclaration" des intercalaires.

### **b) Envois composites (T1, T2 ou T2F)**

Dans ce cas, des intercalaires distincts doivent être annexés à chacun des exemplaires primata n° 1, 4, 5 et 7 pour chaque espèce de marchandises de statut douanier différent (soit T1, soit T2 ou T2F).

En outre, sur les primata :

- \* le sigle T doit être apposé dans la 3ème sous-case de la rubrique 1 "déclaration" et l'espace vide derrière ce sigle doit être barré (T-);
- \* les cases 33 "code des marchandises", 35 "masse brute" et 38 "masse nette" doivent être bâtonnées;
- \* une référence aux numéros d'ordre des différents intercalaires (T1 bis n°, T2 bis n°, T2F bis n°) doit être portée dans la case 31 "code et désignation des marchandises". Dans cette case 31, aucune désignation de marchandises ne doit être reprise.

Le sigle T1, T2 ou T2F doit obligatoirement être apposé dans la 3ème sous-case de la rubrique 1 "déclaration" des intercalaires correspondants. En cas d'absence de sigle, les marchandises sont considérées comme ayant le statut **T1**.

Ces dispositions sont applicables aussi bien en cas d'utilisation d'intercalaires qu'en cas d'utilisation de primata valant intercalaires. Toutefois, dans cette dernière hypothèse, la mention "bis" doit être apposée, au dessus du sigle T1, T2 ou T2F figurant, selon le cas, dans la 3ème sous-case de la rubrique 1 "déclaration".

## **3.2. Utilisation de listes de chargement**

Au lieu et place d'intercalaires, des listes de chargements peuvent être annexées à chacun des exemplaires n° 1, 4, 5 et 7 du formulaire.

### **a) Envois homogènes (T1, T2 ou T2F)**

Dans cette hypothèse, la 3ème sous-case de la rubrique 1 "déclaration" des exemplaires n° 1, 4, 5, 7 doit recevoir, selon le cas, le sigle T1, T2 ou T2F.

Ce même sigle doit être apposé dans la partie supérieure du cadre figurant en haut et à droite de la (les) liste(s) de chargement.

En outre, les rubriques 32 "article", 33 "code des marchandises", 35 "masse brute", 38 "masse nette" et, le cas échéant, 44 "mentions spéciales" des exemplaires n° 1, 4, 5, 7 doivent être bâtonnées. La case 31 de ces mêmes exemplaires ne doit pas être servie en ce qui concerne l'indication des marques, numéros, nombre, nature des colis et désignation des marchandises. Le nombre de liste de chargement doit être indiqué en case 4 "liste de chargement" de ces exemplaires.

### **b) Envois composites (T1, T2 ou T2F)**

Dans ce cas, des listes de chargement distinctes doivent être annexées à chacun des exemplaires n° 1, 4, 5, 7 du formulaire, pour chaque espèce de marchandise de statut douanier différent (soit T1, soit T2 ou T2F). Ce sigle doit être apposé dans la partie supérieure du cadre figurant en haut et à droite de chaque liste de chargement.

En outre, sur les exemplaires n° 1, 4, 5, 7 du formulaire :

- \* le sigle T doit être apposé dans la troisième sous-case de la rubrique 1 "déclaration" et l'espace vide derrière ce sigle doit être barré (T-);
- \* les rubriques 32, 33, 35, 38 et, le cas échéant, 44 doivent être bâtonnées;
- \* une référence aux numéros d'ordre des différentes listes de chargement (liste de chargement de T1 n°, liste de chargement de T2 n°, liste de chargement de T2F n°) doit être portée dans la case 31 "colis et désignation des marchandises". Dans cette case 31 aucune désignation de marchandise ne doit être reprise.

## **3.3. Utilisation de listes de chargement d'un modèle particulier**

Les entreprises dont les écritures sont basées sur un système intégré de traitement électronique ou mécanographique des informations, peuvent utiliser des listes de chargement différentes pour autant que celles-ci soient conçues et remplies de façon à être exploitées sans difficulté par le service des douanes.

Pour chaque article, les listes de chargement doivent indiquer le nombre, la nature, les marques et numéros des colis, la désignation des marchandises, le pays d'expédition/d'exportation et la masse brute en kilogrammes.

## **4. Visa et mentions apposés par le service des douanes**

### **4.1. Lors de l'enregistrement**

Le cachet dateur du bureau et le numéro d'enregistrement propre au transit communautaire doivent être apposés dans la case C "bureau de

départ" des exemplaires n° 1, 4, 5, 7 et des intercalaires qui y sont éventuellement annexés.

La case A "bureau d'expédition/d'exportation" doit rester vierge".

En cas d'utilisation de listes de chargement, le cachet et le numéro d'enregistrement sont apposés comme ci-dessus sur les exemplaires n° 1, 4, 5, 7 et dans la partie inférieure du cadre figurant en haut et à droite des listes de chargement.

Le même numéro d'enregistrement doit être porté sur les exemplaires n° 1, 4, 5, 7 et sur les listes de chargement.

#### **4.2. A l'issue du contrôle**

Les mentions normalisées doivent être apposées dans la case D "contrôle par le bureau de départ" des seuls exemplaires n° 1 et 4. En outre lorsque des primata sont utilisés comme intercalaires, la case D de ces intercalaires ne doit pas être servie.

#### **4.3. Destination des exemplaires**

L'exemplaire n° 1 est conservé par le bureau de douane de départ pour la prise en charge de l'opération de transit communautaire.

Les exemplaires n° 4, 5 et 7 accompagnent les marchandises pour couvrir l'opération de transit communautaire jusqu'au bureau de douane de destination.

L'exemplaire n° 4 sert à la prise en charge de l'opération par le bureau de douane de destination ; l'exemplaire n° 5 est l'exemplaire de renvoi pour l'apurement de l'opération de transit communautaire. L'exemplaire n° 7 est destiné à la statistique du transit communautaire dans le pays de destination.

#### **5. Dispositions particulières applicables aux opérations pour lesquelles le recours à la garantie globale est suspendue conformément à une décision de la Commission prise en vertu de l'article [362](#) des DAC.**

- Le code de la nomenclature combinée des marchandises doit obligatoirement figurer sur la déclaration de transit.
- La mention "Article [362](#) du règlement (CEE) n° [2454/93](#)" d'un format minimal de 100 x 10 mm doit figurer en rouge et en diagonale sur chaque exemplaire de la déclaration de transit.
- Un itinéraire obligatoire est prescrit par le bureau de départ.
- Le délai de présentation des marchandises à destination doit être fixé en fonction des circonstances du transport.
- Le changement de bureau de destination est soumis à la présentation d'une demande du principal obligé et à l'accord du bureau de départ.

#### **VIII - DOCUMENT T2L OU T2LF SEUL**

Il s'agit d'opérations pour lesquelles :

- \* les formalités d'expédition ou d'exportation ont été accomplies distinctement (procédure de dédouanement à domicile notamment) ;
- \* l'expéditeur ou l'exportateur n'établit pas les exemplaires n° 6, 7 et 8 du document pour le compte du destinataire ;
- \* le transit communautaire n'est pas obligatoire ;
- \* le régime TIR est utilisé à destination de la Grèce ou de l'AELE ;
- \* un document T2L ou T2LF est créé en suite d'un autre document (T2, T2L ou T2LF) ou a posteriori.

##### **1. Exemplaire du document à présenter. Cases à servir**

L'exemplaire n° 4 du formulaire doit être présenté au service des douanes.

Dans certains cas, le document T2L ou T2LF doit être produit en trois exemplaires.

Deux exemplaires n° 4 supplémentaires ou deux photocopies doivent être présentés au service.

Les cases à servir sont énumérées sur le formulaire (cf note importante figurant au recto en dessous des cases 5 et 6). La deuxième sous-case de la rubrique 1 ne doit pas être servie.

Il convient en outre de faire figurer l'indice codique du bureau de douane dans l'emplacement situé à gauche de la case 1 "déclaration" et au dessus de la case 2 "expéditeur/exportateur"

##### **2. Utilisation d'intercalaires ou de listes de chargement (déclaration comprenant plus d'une espèce de marchandises)**

Des dispositions similaires à celles reprises ci-dessus pour le transit communautaire sont applicables aux intercalaires ou aux listes de chargement annexées à l'exemplaire n° 4 valant document attestant du caractère communautaire des marchandises.

Toutefois, la notion d'envois homogènes ou composites ne concerne ici que des marchandises communautaires pour lesquelles des documents T2L ou T2LF peuvent être utilisés.

##### **3. Visa et mentions apposés par le service**

Le cachet dateur du bureau et numéro d'enregistrement propre au T2L ou T2LF doivent être portés dans la case C "bureau de départ" de l'exemplaire n° 4 et des intercalaires qui y sont éventuellement annexés. Les cases A et D doivent rester vierges.

En cas d'utilisation de listes de chargement, le cachet et le numéro d'enregistrement sont apposés comme ci-dessus sur l'exemplaire n° 4 et dans la partie inférieure du cadre figurant en haut et à droite des listes de chargement.

#### **4. Destination de l'exemplaire. - Contrôle a posteriori**

Après visa par le service des douanes, l'exemplaire n° 4 est remis à l'intéressé à charge pour lui de le faire présenter au bureau de douane de destination pour valoir T2L ou T2LF.

Si le bureau de douane de destination veut faire procéder à un contrôle a posteriori du document T2L ou T2LF, il adresse ce dernier au bureau de douane d'émission après avoir porté les mentions adéquates dans la case H figurant au verso de ce document.

---

**SUITE DU BOD**