



# Présentation ICS2

## Vecteur fluviomaritime

DGDDI – Sous-direction du commerce international - bureau COMINT1

# Sommaire

## 1. Vue d'ensemble du processus avant-dédouanement

- a) Cartographie
- b) Système utilisé pour chaque formalité
- c) Base réglementaire

## 2. Informations générales ICS2

- a) Introduction
- b) Délais de dépôt de l'ENS
- c) Pays et territoires concernés
- d) Calendrier de déploiement
- e) Connexion des opérateurs et prestataires EDI

## 3. La construction des jeux de données ICS2

- a) Dépôt simple et dépôt multiple de l'ENS
- b) Données obligatoires

## 4. Cas particuliers et scénarios

- a) Conteneurs vides
- b) Détournement
- c) « re-entry »
- d) Envois fractionnés

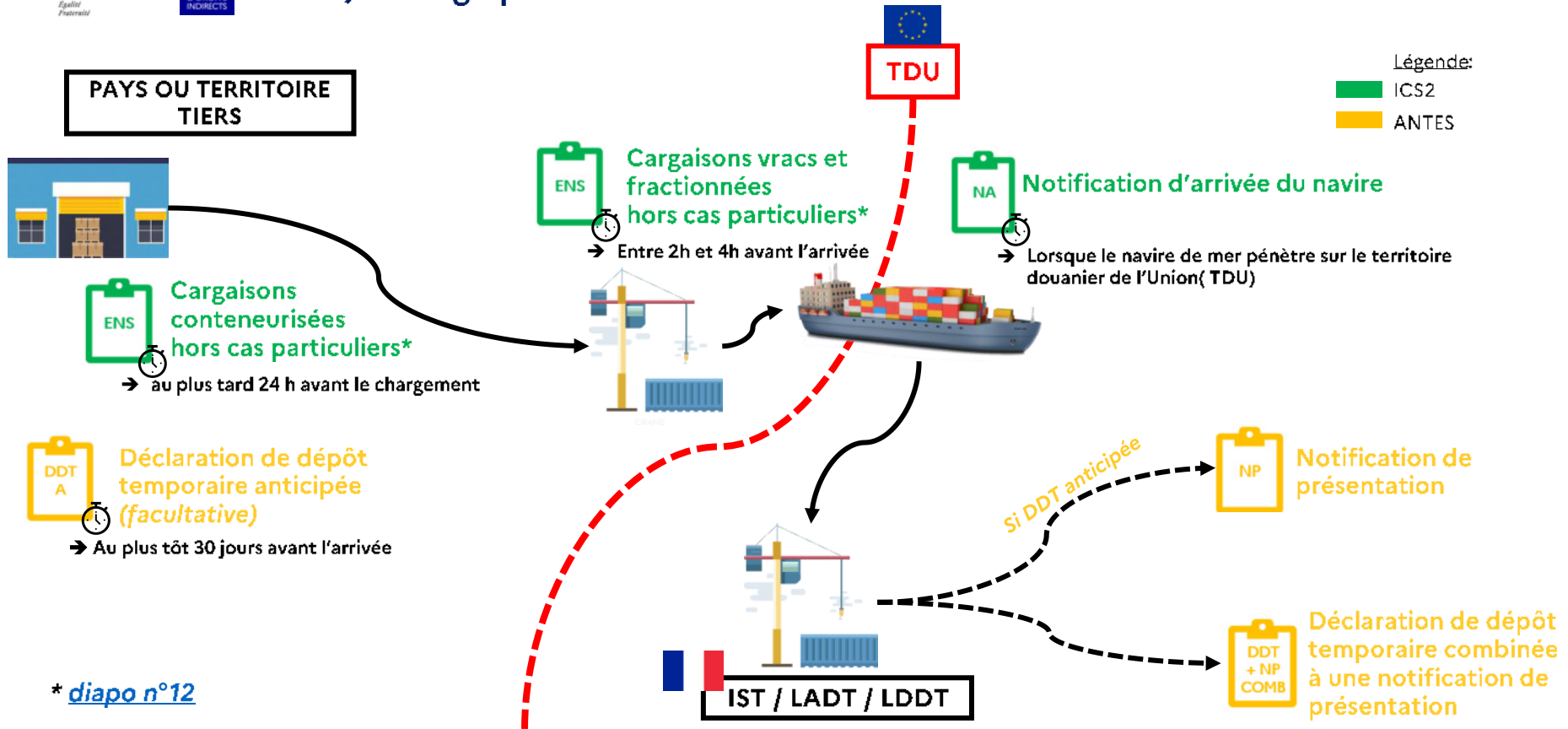
## 5. Annexes

- a) Base réglementaire
- b) Cas de dispense au dépôt de l'ENS

# 1. Vue d'ensemble du processus avant-dédouanement

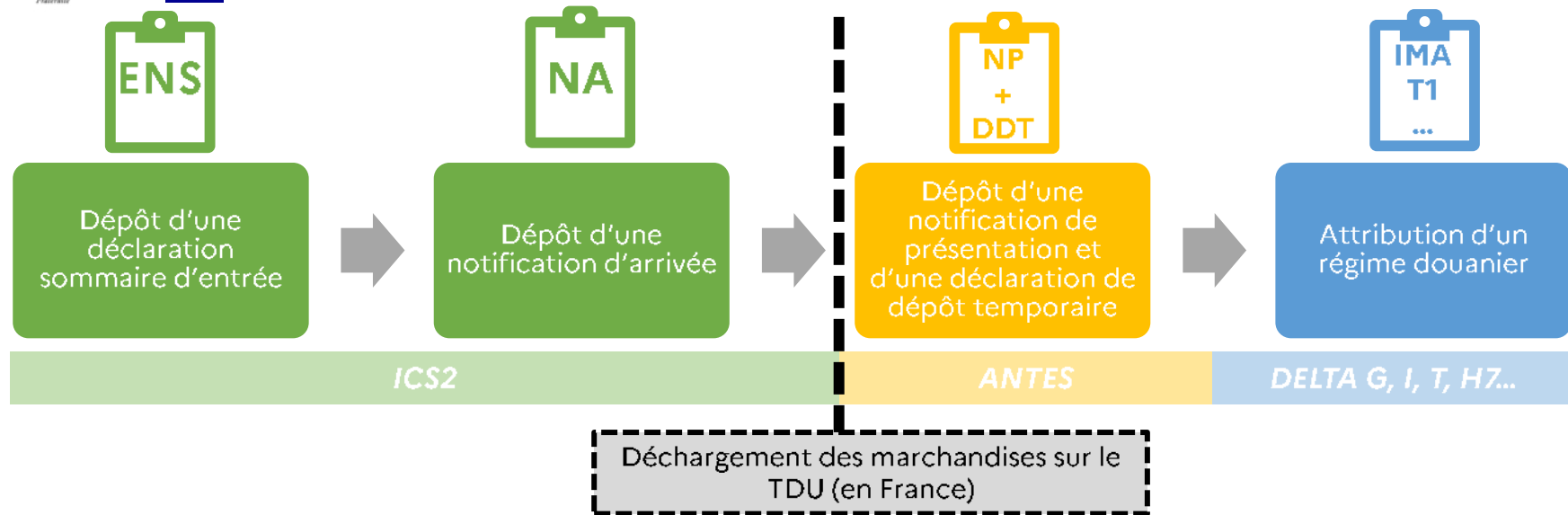
# 1. Vue d'ensemble du processus avant-dédouanement

## a) Cartographie



# 1. Vue d'ensemble du processus avant-dédouanement

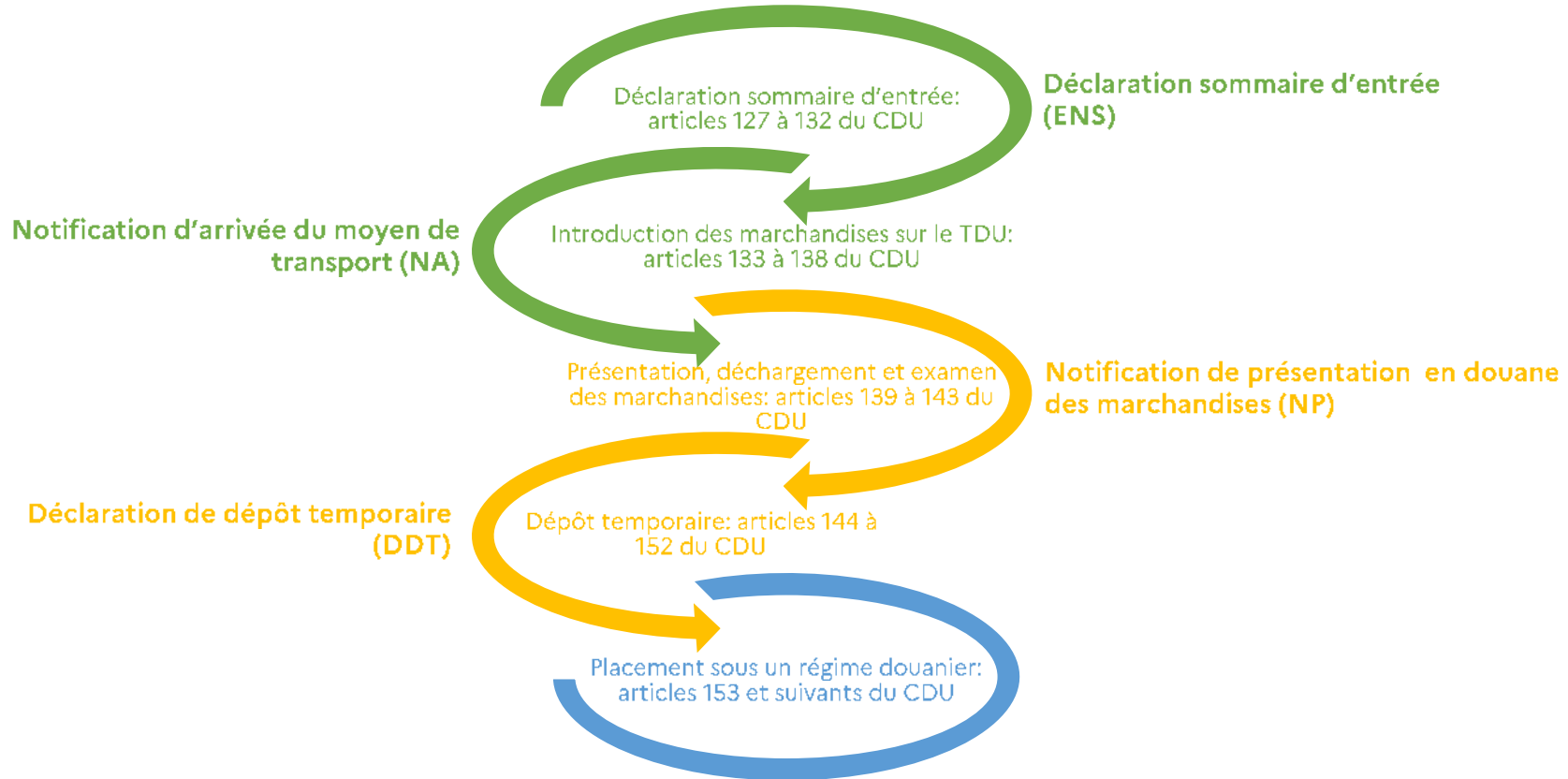
## b) Système utilisé pour chaque formalité



**Il n'y aura pas de blocage informatique en cas d'incohérence entre les données avant-dédouanement et les données dédouanement. Chaque donnée peut être modifiée d'une étape à une autre, et chaque émetteur du jeu de données est responsable pour ses données.**

# 1. Vue d'ensemble du processus avant-dédouanement

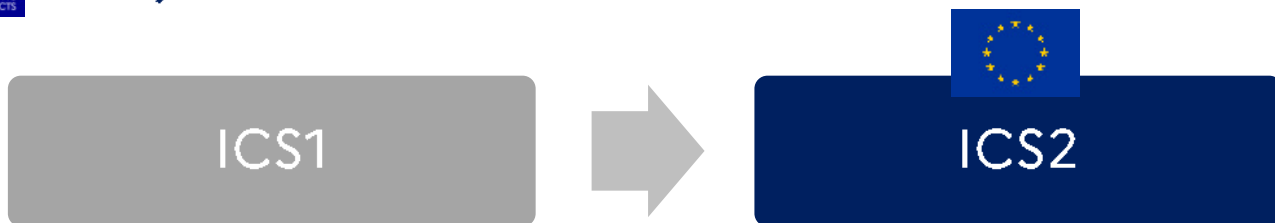
## c) Base réglementaire



## 2. Informations générales ICS2

## 2. Informations générales ICS2

### a) Introduction



27 applications nationales	1 seule application européenne
ENS par expédition (LTA master, BL master)	ENS par envoi (LTA house, BL house)
Déposant : le transporteur	Déposant : le transporteur ou d'autres opérateurs
Exemptions : plusieurs catégories de fret	Tout le fret commercial est concerné, sauf cas de dispense
L'analyse de risque était réalisée par l'État-membre du point d'entrée dans l'UE	L'analyse de risque est partagée entre tous les États-membres
1 seul message : l'ENS quel que soit le mode de transport	Les marchandises conteneurisées devront être couvertes par une ENS avant le chargement des marchandises dans l'aéronef et des informations complémentaires (RFS/RFI) peuvent être demandées.
Nombre de données limité dans l'ENS (29 données)	Forte extension du nombre de données fournies dans l'ENS (plus de 200 données)
Pas d'invalidation de l'ENS	Possibilité d'invalidier l'ENS
Pas de chaînage entre ICS et le dédouanement	Blocage automatisé du BAE au stade du dédouanement, si un contrôle sûreté-sécurité est en cours ou s'est avéré non conforme

## 2. Informations générales ICS2

### a) Introduction

Les formalités d'ICS2 en maritime :

- L'ENS pour les cargaisons conteneurisées : déposée avant le chargement des marchandises dans le navire dans le pays tiers (hors cas particuliers) ;
- L'ENS pour les cargaisons en vrac ou fractionnées : déposée avant l'arrivée des marchandises au premier point d'entrée sur le territoire douanier de l'Union (TDU) ;
- La notification d'arrivée du moyen de transport : déposée à l'arrivée du navire de mer sur le territoire douanier de l'Union (TDU).
- Possibilité de dépôt multiple

## 2. Informations générales ICS2

### b) Délais de dépôt de l'ENS applicables

↳ Article 105 du Règlement Délégué (UE) n°2015/2446 de la Commission du 28 juillet 2015

#### Pour les cargaisons conteneurisées

- Au plus tard 24 h avant le chargement des marchandises sur le navire à bord duquel elle doivent être introduites sur le TDU
- Sauf pour les marchandises en provenances de certains territoires (1) ou à destination des territoires fiscaux spéciaux (2)

#### Pour les cargaisons en vrac ou fractionnées

- Au plus tard 4 h avant l'arrivée du navire au premier port d'entrée sur le TDU
- Sauf pour les marchandises en provenances de certains territoires (1) ou à destination des territoires fiscaux spéciaux (2)

#### Pour les marchandises en provenance de certains territoires(1)

- Au plus tard 2 h avant l'arrivée du navire au premier port d'entrée sur le TDU

#### Pour les marchandises destinées aux territoires fiscaux spéciaux (2)

- Au plus tard 2 h avant l'arrivée du navire au premier port d'entrée sur le TDU

(1): Le Groenland, les îles Féroé, l'Islande, les ports situés sur la mer Baltique, la mer du Nord, la mer Noire ou la mer Méditerranée, tous les ports du Maroc, les ports du Royaume-Uni, à l'exception des ports situés en Irlande du Nord, et les ports des îles Anglo-Normandes et de l'île de Man.

(2): Mouvements entre les pays tiers et les départements français d'outre-mer, les Açores, Madère et les îles Canaries, lorsque la durée du voyage est inférieure à 24 h.

## 2. Informations générales ICS2

### c) Pays et territoires concernés

#### Les 27 États membres

+ Irlande du Nord, Norvège, Suisse, Liechtenstein

+ Vatican, Saint-Marin, Monaco, Ceuta, Melilla, Livigno, Helgoland

---

## 2. Informations générales ICS2

### d) Calendrier de déploiement



## 2. Informations générales ICS2

### e) Connexion des opérateurs et prestataires EDI

Il existe 3 parcours de connexion différents:

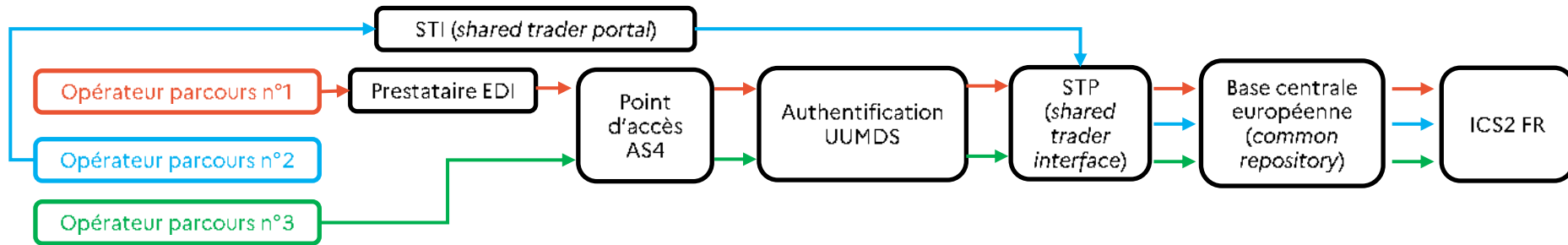
1 Je suis un **opérateur économique**, je me connecte à ICS2 via l'interface d'un prestataire de services EDI (ITSP)

2 Je suis un **opérateur économique**, je me connecte à ICS2 depuis l'interface de la commission européenne (EUCTP)

3 Je suis un **prestataire de services EDI (ITSP) ou un opérateur économique**, je souhaite mettre en place une solution EDI

Pour plus d'informations, contactez [fr-ics2@douane.finances.gouv.fr](mailto:fr-ics2@douane.finances.gouv.fr)

Construction du système ICS2:



## 2. Informations générales ICS2

### e) Connexion des opérateurs et prestataires EDI



Tous les opérateurs qui utilisent ICS2 doivent disposer d'un numéro EORI (*Economic Operator Registration and Identification*) qui permet l'identification des opérateurs économiques dans le cadre des relations avec les autorités douanières.



- Les opérateurs établis en France et ceux non établis en UE, peuvent demander un numéro EORI sur le service en ligne SOPRANO, accessible via le site internet des douanes françaises, en cliquant [ici](#).
- Un pas-à-pas est disponible en cliquant [ici](#).



- Pour toute question sur le numéro EORI, contactez votre service de proximité, ou l'adresse électronique [dg-comint1-eori@douane.finances.gouv.fr](mailto:dg-comint1-eori@douane.finances.gouv.fr).



**Attention : dans le cadre d'ICS2, les opérateurs ne peuvent utiliser qu'un seul et unique numéro EORI pour tous leurs établissements.**


### **3. La construction des jeux de données ICS2**

### 3. La construction des jeux de données ICS2

#### a) Dépôt simple et dépôt multiple de l'ENS



Conformément à l'article 127§4 du CDU, l'entièreté de l'ENS est déposée par le transporteur.



Une déclaration par envois multiples peut toutefois être envisagée lorsqu'un transporteur ne possède pas toutes les données nécessaires pour envoyer une seule ENS complète. Dans ce cas, le transporteur doit prendre des dispositions contractuelles avec les autres acteurs de la chaîne d'approvisionnement pour que chacun d'eux envoie sa déclaration ENS partielle. Il s'agit du dépôt multiple ou « *multiple filing* ».

L'annexe B du règlement délégué (UE) n°2015/2446, détaille les jeux de données qui constituent les formalités ICS2.

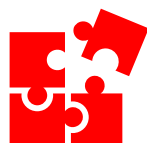


- L'ENS est ainsi composée d'un ou plusieurs jeux de données construits sur la base des contrats de transport utilisés



- La notification d'arrivée du moyen de transport, quant à elle, est constituée d'un unique jeu de données.

### 3. La construction des jeux de données ICS2 a) Dépôt simple et dépôt multiple de l'ENS



Dans le cadre du dépôt multiple, les jeux de données doivent être combinés entre eux afin de permettre à la base centrale européenne (par laquelle transitent tous les messages informatiques des opérateurs et Etats Membres dans le cadre d'ICS2) de reconstituer l'ENS complète.



Ces jeux de données « partiels », sont déposés par le transporteur (ou son représentant) d'une part, et par les opérateurs qui détiennent les informations du contrat de transport au niveau house (transitaire, groupeur, commissionnaire de transport...), d'autre part.

Chacun est alors responsable des énonciations qu'il communique.



Avec le dépôt multiple, les opérateurs n'ont pas la vision des données déclarées par les autres acteurs. La confidentialité des données est ainsi préservée.

### 3. La construction des jeux de données ICS2

#### a) Dépôt simple et dépôt multiple de l'ENS

↳ Annexe B du Règlement Délégué (UE) n°2015/2446 de la Commission du 28 juillet 2015

- |     |   |
|-----|---|
| F10 | • Connaissance nominatif (straight bill of lading) contenant les informations nécessaires de la part du destinataire.   |
| F11 | • Lettre de transport «mère» (master bill of lading) avec connaissance(s) maritime(s) émis par un transitaire ou un transporteur public sans navires (NVOCC) (house bill of lading) sous-jacent(s) contenant les informations nécessaires de la part du destinataire au niveau du connaissance maritime émis par un groupeur. |
| F12 | • Lettre de transport «mère» (master bill of lading) uniquement.  |
| F13 | • Connaissance nominatif (straight bill of lading) uniquement.  |
| F14 | • Connaissance maritime émis par un transitaire ou un transporteur public sans navires (NVOCC) (house bill of lading) uniquement.   |
| F15 | • Connaissance maritime émis par un transitaire ou un transporteur public sans navires (NVOCC) (house bill of lading) avec les informations nécessaires de la part du destinataire.   |
| F16 | • Informations nécessaires devant être fournies par le destinataire du contrat de transport au niveau le plus bas [connaissance maritime émis par un groupeur lorsque la lettre de transport «mère» (master bill of lading) n'est pas un connaissance nominatif (straight bill of lading)].                                   |
| F17 | • Information du contrat de transport au niveau le plus bas [connaissance nominatif (straight bill of lading)]  |

### 3. La construction des jeux de données ICS2 a) Dépôt simple et dépôt multiple de l'ENS

↳ Annexe B du Règlement Délégué (UE) n°2015/2446 de la Commission du 28 juillet 2015



F45

• Envois postaux, lettre de transport « mère » (master bill of lading) uniquement.



F43

• Jeu minimal de données déposé avant chargement.








F44

• Numéro d'identification du récipient déposé avant chargement.

G2

• Notification d'arrivée du navire de mer.

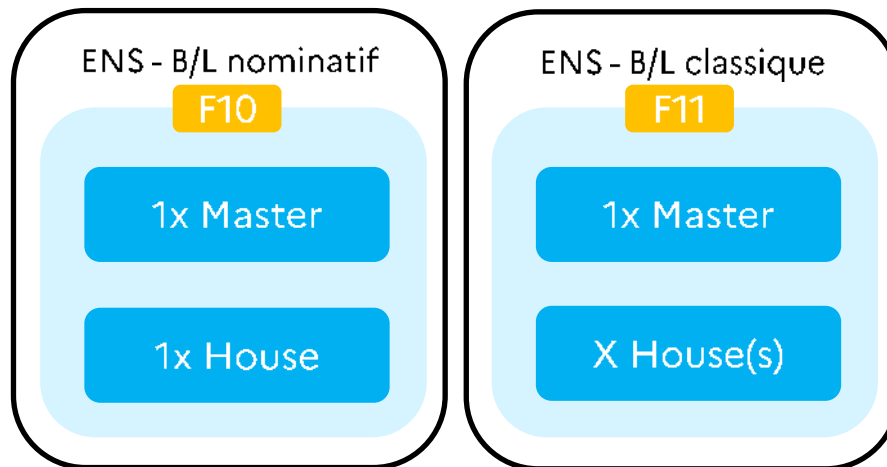
#### **Légende:**

-  JDD fourni par le transporteur maritime ou son représentant
-  JDD fourni par le transitaire / groupeur / commissionnaire de transport
-  JDD fourni par le destinataire du contrat de transport au niveau le plus bas (données vendeur et acheteur notamment)
-  JDD fourni par la poste de l'Union
-  JDD fourni par l'exploitant du navire de mer

### 3. La construction des jeux de données ICS2 a) Dépôt simple et dépôt multiple de l'ENS

#### Sans dépôt multiple

Jeux de données complets déposés par le transporteur maritime



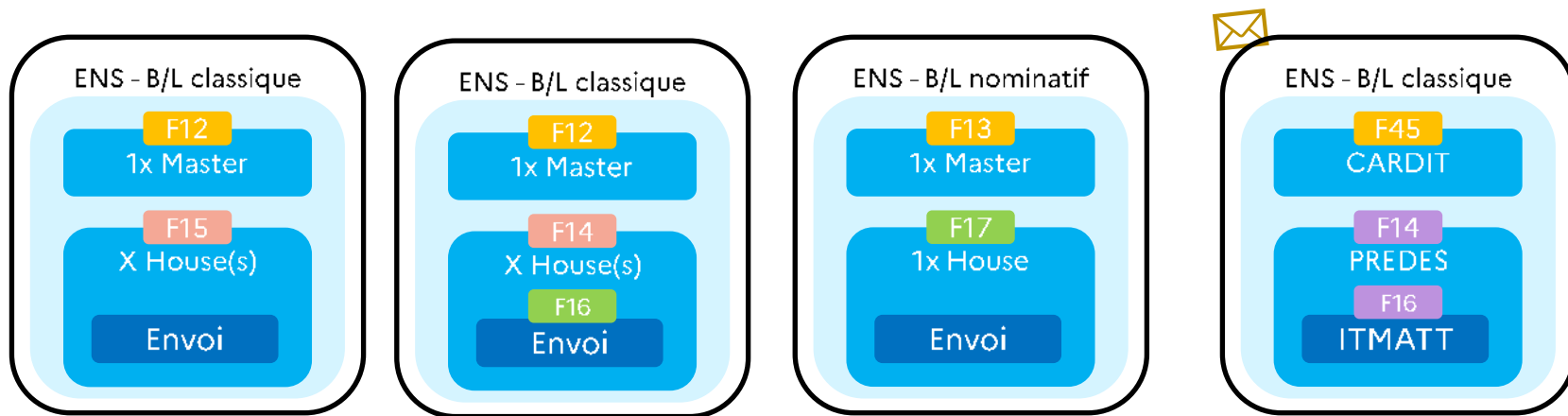
#### Légende:

■ JDD fourni par le transporteur maritime ou son représentant

### 3. La construction des jeux de données ICS2 a) Dépôt simple et dépôt multiple de l'ENS

#### Avec dépôt multiple (*multiple filing*)

Jeux de données partiels déposés par le transporteur maritime et les autres acteurs



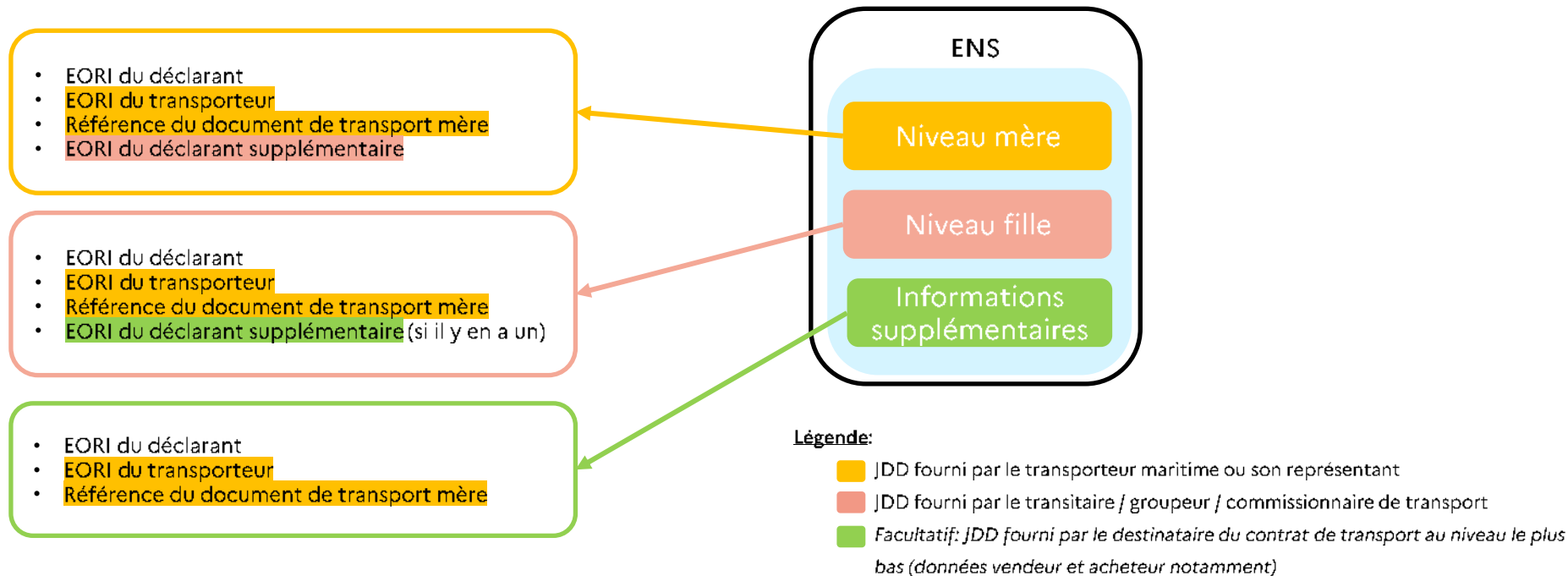
#### Légende:

- JDD fourni par le transporteur maritime ou son représentant
- JDD fourni par le transitaire / groupeur / commissionnaire de transport
- JDD fourni par le destinataire du contrat de transport au niveau le plus bas (données vendeur et acheteur notamment)
- JDD fourni par la poste de l'Union

### 3. La construction des jeux de données ICS2

#### a) Dépôt simple et dépôt multiple de l'ENS

Pour lier tous les morceaux d'ENS entre eux, **dans le cadre du dépôt multiple, des clés de liaison de l'ENS sont utilisées.** Elles devront être scrupuleusement renseignées dans chaque jeu de données, afin de permettre la reconstitution de l'ENS complète au niveau de la base centrale européenne ICS2.



### 3. La construction des jeux de données ICS2

#### b) Les données obligatoires

	Sans dépôt multiple		Avec dépôt multiple				
	F10	F11	F12	F13	F14	F15	F16
Numéro d'article de marchandise	x	x	x	x	x	x	
Indicateur de circonstance spécifique	x	x	x	x	x	x	x
Indicateur de réintroduction	x	x	x	x			
Envoi fractionné	x	x	x	x			
Mentions spéciales	x	x	x	x	x	x	x
Document d'accompagnement	x	x	x	x	x	x	x
Document de transport	x	x	x	x	x	x	x
Référence de la demande de renvoi	x	x	x	x	x	x	x
LRN	x	x	x	x	x	x	x
Expéditeur	x	x	x	x	x	x	
Destinataire	x	x	x	x	x	x	
Déclarant	x	x	x	x	x	x	x
Représentant	x	x	x	x	x	x	x
Vendeur	x	x				x	x
Acheteur	x	x				x	x
Transporteur	x	x	x	x	x	x	x
Partie à notifier	x	x	x	x	x	x	

### 3. La construction des jeux de données ICS2

#### b) Les données obligatoires

	Sans dépôt multiple		Avec dépôt multiple				
	F10	F11	F12	F13	F14	F15	F16
Déclarant supplémentaire			x	x	x	x	
Frais de transport	x	x	x	x	x	x	
Date et heure de départ estimées	x	x	x	x			
Date et heure de départ effectives	x	x	x	x			
Date et heure d'arrivée estimées	x	x	x	x			
Date de la déclaration	x	x	x	x	x	x	x
État membre requis					x	x	x
Lieu de livraison	x	x	x	x	x	x	
Pays de l'itinéraire des moyens de transport	x	x	x	x			
Pays de l'itinéraire de l'envoi		x			x	x	
Lieu de chargement	x	x	x	x			
Lieu de déchargement	x	x	x	x			
Lieu de l'acceptation	x	x	x	x	x	x	
Bureau de douane de première entrée	x	x	x	x			




### 3. La construction des jeux de données ICS2

#### b) Les données obligatoires

	Sans dépôt multiple		Avec dépôt multiple			
	F10	F11	F12	F13	F14	F15
Masse brute totale	x	x	x	x	x	x
Masse brute	x	x	x	x	x	x
Désignation des marchandises	x	x	x	x	x	x
Conditionnement	x	x	x	x	x	x
Marchandises dangereuses	x	x	x	x	x	x
Code des marchandises	x	x	x	x	x	x
Indicateur du conteneur	x	x	x	x	x	x
Mode de transport à la frontière	x	x	x	x	x	x
Équipement de transport	x	x	x	x	x	x
Moyen de transport actif à la frontière	x	x	x	x		
Moyen de transport passif à la frontière	x	x			x	x
Scellé	x	x			x	x




### 3. La construction des jeux de données ICS2

#### b) Les données obligatoires

	 F45	 F43	 F44	G2
Numéro d'article de marchandise		x		
Indicateur de circonstance spécifique	x	x	x	
Indicateur de réintroduction	x			
Envoi fractionné	x			
Mentions spéciales		x	x	
Document précédent				x
Document d'accompagnement	x	x		
Document de transport	x	x	x	x
Référence de la demande de renvoi		x		
LRN	x	x	x	x
Expéditeur	x	x		
Destinataire	x	x		
Déclarant	x	x	x	
Représentant	x	x	x	
Personne qui communique l'arrivée				x




### 3. La construction des jeux de données ICS2

#### b) Les données obligatoires

	 F45	 F43	 F44	G2
Transporteur	x			
Valeur postale		X		
Date et heure de départ estimées	x			
Date et heure de départ effectives	x			
Date et heure d'arrivée estimées	x			x
Date et heure d'arrivée effectives				x
Date de la déclaration	x	x	x	x
Etat Membre requis		x	x	
Pays de l'itinéraire des moyens de transport	x			
Lieu de chargement	x			
Lieu de déchargement	x			
Bureau de douane de première entrée	x			
Bureau de douane de première entrée effectif				x

### 3. La construction des jeux de données ICS2

#### b) Les données obligatoires

	 F45	 F43	 F44	G2
Masse brute totale		x		
Désignation des marchandises		x		
Conditionnement		x		
Code des marchandises		x		
Indicateur du conteneur	x			
Numéro de référence du transport				x
Mode de transport à la frontière	x			x
Équipement de transport	x			
Moyen de transport actif à la frontière	x			x
Moyen de transport passif à la frontière	x			
Scellé	x			
Numéro d'identification du récipient	x		x	

## 4. Cas particuliers et scénarios

## 4. Cas particuliers et scénarios

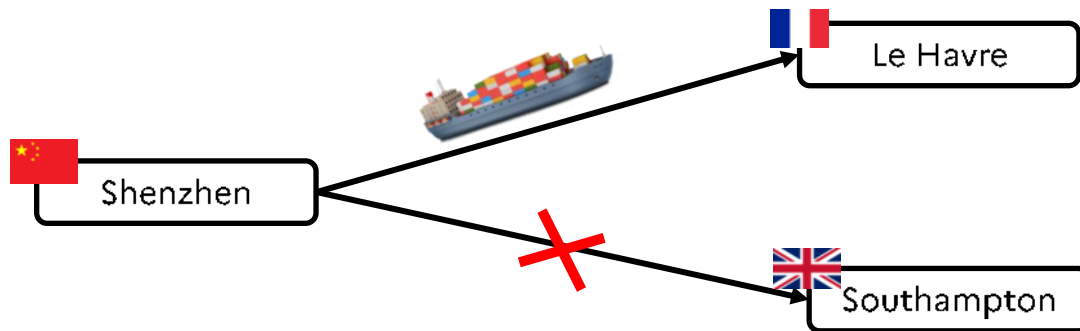
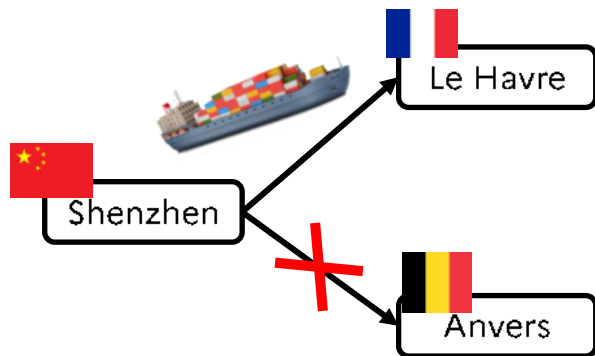
### a) Conteneurs vides

Conformément à l'article 104§1 e) et 136§1 a) du règlement délégué (UE) 2015/2446, les conteneurs vides qui n'ont pas été transportés dans le cadre d'un contrat de transport n'ont pas besoin d'être couverts par une ENS.

Les conteneurs transportés dans le cadre d'un contrat de transport doivent quand à eux être couverts par une ENS. Certaines données de l'ENS sont alors à renseigner comme suit:

Nom de la données	Description
Vendeur	Conteneurs importés autrement que dans le cadre d'un achat: renseigner le propriétaire du conteneur
Acheteur	
Code SH	Renseigner le code SH du conteneur (860900 pour les conteneurs classiques)
Masse brute totale	Renseigner la masse brute du conteneur
Masse brute	

## 4. Cas particuliers et scénarios b) Détournement



### ENS déjà déposée avant le détournement

- Dépôt d'une notification d'arrivée au bureau effectif de 1<sup>ère</sup> entrée (Le Havre).
- Récupération automatique de l'ENS dans l'Etat Membre d'arrivée effective.

### Aucune ENS déposée avant le détournement

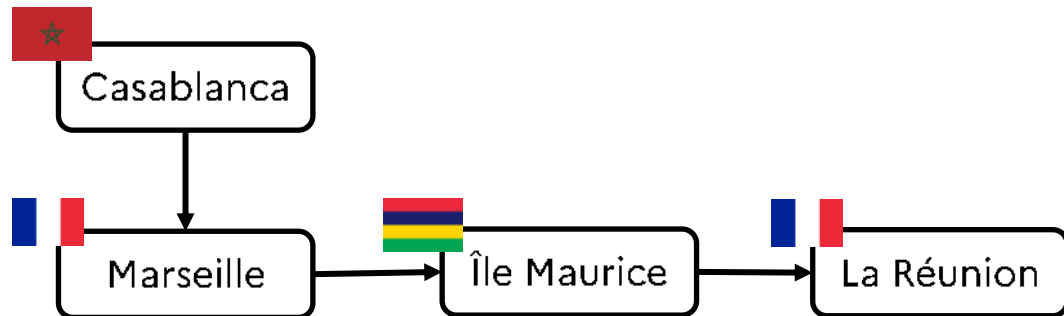
- Dépôt d'une ENS immédiatement pour analyse de risque, avec application des délais de dépôt.
- Dépôt d'une notification d'arrivée au bureau effectif de 1<sup>ère</sup> entrée (Le Havre).

### Aucune ENS déposée avant le détournement (force majeure)

- Dépôt d'une ENS immédiatement pour analyse de risque, sans application des délais de dépôt.
- Dépôt d'une notification d'arrivée au bureau effectif de 1<sup>ère</sup> entrée (Le Havre).

## 4. Cas particuliers et scénarios

### c) « re-entry »



Provenance: Casablanca

Escale n°1: Marseille

Escale n°2: Île Maurice

Destination: La Réunion

#### Transporteur et contrat de transport mère identiques (même si navire différent)

- Dépôt d'une ENS entre Casablanca et Marseille. NA à l'arrivée à Marseille.
- Dépôt d'une ENS entre l'île Maurice et la Réunion en utilisant l'indicateur « re-entry ». NA à l'arrivée à La Réunion.
  - ↳ Si dépôt multiple, seul le transporteur dépose une nouvelle ENS (jeu de données mère uniquement).

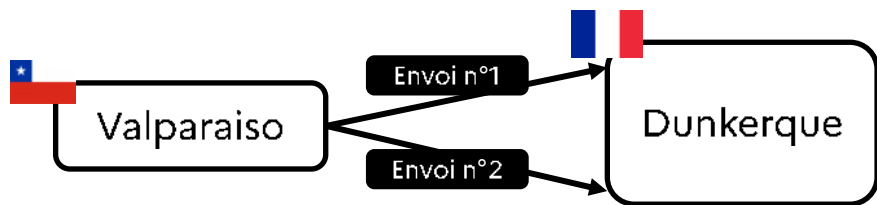
#### Transporteur et contrat de transport mère différents

- Dépôt d'une ENS entre Casablanca et Marseille. NA à l'arrivée à Marseille.
- Dépôt d'une ENS entre l'île Maurice et la Réunion. NA à l'arrivée à La Réunion.
  - ↳ Si dépôt multiple, tous les déclarants déposent un nouveau jeu de données.

#### Mode de transport différent (air puis mer par exemple)

- Dépôt d'une ENS entre Casablanca et Marseille. NA à l'arrivée à Marseille.
- Dépôt d'une ENS entre l'île Maurice et la Réunion. NA à l'arrivée à La Réunion.
  - ↳ Si dépôt multiple, tous les déclarants déposent un nouveau jeu de données.

## 4. Cas particuliers et scénarios d) Envois fractionnés



Provenance: Valparaiso

Destination: Dunkerque

L'envoi est fractionné en deux suite manque de place sur le navire

Les envois n°1 et 2 sont repris sur la même ENS

Dans ce cadre, une **nouvelle ENS** doit être déposée pour l'envoi n°2.

### 2 problèmes :

- Il n'est pas possible d'utiliser le même contrat de transport pour les deux envois
- En cas de dépôt multiple, les déclarants aux niveaux filles ne sont pas informés de la situation

Marche à suivre:

1. Le transporteur **édite un nouveau contrat de transport mère**
2. Le transporteur dépose une nouvelle ENS complète, ou partielle au niveau fille, pour l'envoi n°2. Il renseigne l'**indicateur « envois fractionnés »** (« *split consignment* »)
  - En cas de dépôt multiple, l'indicateur « envois fractionnés » permet à ICS2 de récupérer les données déposées dans l'ENS originelle par les déclarants au niveau fille. Les données seront alors liées à la nouvelle ENS

## 5. Annexes

## 5. Annexes

### a) Base réglementaire

Thématiques	Détails	Numéros d'articles par base réglementaire		
		Code des douanes de l'Union	Règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission du 28 juillet 2015	Règlement d'exécution (UE) n°2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015
Déclaration sommaire d'entrée (ENS)	Principes	Article 127		
	Rectification et invalidation	Article 129		Article 188
	Déclarations déposées à la place de l'ENS	Article 130		
	Marchandises qui ont temporairement quitté le TDU par voie maritime ou aérienne	Article 136		
	Acheminement dans des situations particulières	Article 137		
	Délais de dépôt de l'ENS		Articles 105 à 111	
	Système informatique			Article 182
	Dépôt multiple « multiple filing »		Articles 112, 113 et 113 bis	Article 183
	Enregistrement d'une ENS (MRN)			Article 185
	Cas de dispense		Article 104	
	Format et données		Annexe B (données)	Annexe B (format)

## 5. Annexes

### a) Base réglementaire

Thématiques	Détails	Numéros d'articles par base réglementaire		
		Code des douanes de l'Union	Règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission du 28 juillet 2015	Règlement d'exécution (UE) n°2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015
<b>Notification d'arrivée d'un navire de mer ou d'un aéronef</b>	Principes	Article 133		
	Territoires fiscaux spéciaux		Article 114	
	Détournement d'un navire de mer ou d'un aéronef entrant sur le TDU			Article 189
	Format et données		Annexe B (données)	Annexe B (format)

## 5. Annexes

### a) Base réglementaire

Thématiques	Détails	Numéros d'articles par base réglementaire		
		Code des douanes de l'Union	Règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission du 28 juillet 2015	Règlement d'exécution (UE) n°2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015
Gestion des risques et contrôles douaniers	Principes	Article 46		Articles 186 et 185
	Analyse de risque	Article 128		
	Acheminement vers un lieu approprié	Article 135		
	Traitement plus favorable en matière d'évaluation du risque et de contrôle (OEA) et exemption du traitement favorable		Articles 24 et 25	

## 5. Annexes

### a) Base réglementaire

Thématiques	Détails	Numéros d'articles par base réglementaire		
		Code des douanes de l'Union	Règlement délégué (UE) n° 2015/2446 de la Commission du 28 juillet 2015	Règlement d'exécution (UE) n° 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015
<b>Surveillance douanière</b>	Principes	Article 134		
<b>Acheminement vers un lieu approprié</b>	Principes	Article 135		
<b>Déchargement et examen des marchandises</b>	Principes	Article 140		

### b) Cas de dispense au dépôt de l'ENS

- l'énergie électrique;
- les marchandises entrant par canalisation;
- les envois de correspondance;
- les effets et objets mobiliers définis à l'article 2, paragraphe 1, point d), du règlement (CE) no 1186/2009 du Conseil du 16 novembre 2009 relatif à l'établissement du régime communautaire des franchises douanières (14), à condition qu'ils ne soient pas transportés dans le cadre d'un contrat de transport;
- les marchandises pour lesquelles une déclaration en douane verbale est autorisée conformément à l'article 135 et à l'article 136, paragraphe 1, à condition qu'elles ne soient pas transportées dans le cadre d'un contrat de transport;
- les marchandises visées à l'article 138, points b) à d), ou à l'article 139, paragraphe 1, qui sont considérées comme déclarées conformément à l'article 141, à condition qu'elles ne soient pas transportées dans le cadre d'un contrat de transport;
- les marchandises contenues dans les bagages personnels des voyageurs;
- les marchandises circulant sous le couvert du formulaire 302 prévu par la convention entre les États parties au traité de l'Atlantique Nord sur le statut de leurs forces, signée à Londres le 19 juin 1951;
- les armements et équipements militaires introduits sur le territoire douanier de l'Union par les autorités chargées de la défense militaire d'un État membre dans le cadre d'un transport militaire ou d'un transport effectué exclusivement pour les autorités militaires;
- les marchandises ci-après introduites sur le territoire douanier de l'Union qui proviennent directement des installations en mer exploitées par une personne établie sur le territoire douanier de l'Union:
- les marchandises qui ont été incorporées dans ces installations en mer aux fins de leur construction, réparation, entretien ou conversion;
- les marchandises qui ont été utilisées pour équiper les installations en mer;
- les produits d'avitaillement utilisés ou consommés dans les installations en mer;
- les déchets non dangereux provenant de ces installations en mer;
- les marchandises exonérées en vertu de la convention de Vienne sur les relations diplomatiques du 18 avril 1961, de la convention de Vienne sur les relations consulaires du 24 avril 1963, d'autres conventions consulaires ou de la convention de New York du 16 décembre 1969 sur les missions spéciales;
- les marchandises ci-après détenues à bord des navires et aéronefs:
- les marchandises destinées à être incorporées en tant que parties ou accessoires dans ces navires et aéronefs;
- les marchandises destinées à faire fonctionner les moteurs, les machines et d'autres équipements de ces navires ou aéronefs;
- les denrées alimentaires et les autres produits destinés à être consommés ou vendus à bord;
- les marchandises introduites sur le territoire douanier de l'Union en provenance de Ceuta et Melilla, de Gibraltar, de Helgoland, de la République de Saint-Marin, de l'État de la Cité du Vatican, des communes de Livigno et Campione d'Italia ou des eaux nationales italiennes du lac de Lugano comprises entre la rive et la frontière politique de la zone située entre Ponte Tresa et Porto Ceresio;
- les produits de la pêche maritime et autres produits extraits de la mer en dehors du territoire douanier de l'Union par les navires de pêche de l'Union;
- les navires et les marchandises qu'ils transportent à leur bord, entrant dans les eaux territoriales d'un État membre dans le seul but d'embarquer l'avitaillement sans se raccorder aux installations portuaires;
- les marchandises couvertes par des carnets ATA ou CPD, à condition qu'elles ne soient pas transportées dans le cadre d'un contrat de transport.

↳ Article 10451 du Règlement Délégué (UE) n° 2015/2446 de la Commission du 28 juillet 2015