

**PRISE EN CHARGE DES MARCHANDISES
DANS LES PORTS**

BOD n° 6676
du 10 juillet 2006
texte n° 06-026
nature du texte : DA
du 23 juin 2006
classement : F.1
RP :
bureau : E/3
nombre de pages : 94
diffusion :
NOR : ECO D 06 00 026
mots-clés : marchandises, ports

Date d'entrée en vigueur du texte : immédiate

Date de caducité du texte :

Références :

Texte abrogé :

Texte modifié : texte n° 92-103 du 15 décembre 1992 - BOD n° 5731 du 15 décembre 1992
texte n° 01-139 du 8 novembre 2001 - BOD n° 6534 du 22 novembre 2001

La prise en charge douanière des marchandises est le nom donné à l'ensemble des formalités et des opérations auxquelles sont soumises :

- les marchandises introduites sur le territoire douanier communautaire jusqu'à ce qu'elles aient reçu une destination douanière,
- les marchandises déclarées à l'exportation jusqu'à ce qu'elles aient physiquement quitté le territoire douanier communautaire.

Son but est de s'assurer de la mise en oeuvre correcte de la réglementation douanière et des autres dispositions législatives applicables lors de l'entrée, de la sortie ou du passage des marchandises circulant entre le territoire douanier de la Communauté et les pays tiers. A cet effet, la prise en charge a pour objet l'identification, la prise en compte et le maintien sous le contrôle du service des douanes des marchandises introduites dans le territoire douanier de la Communauté ou destinées à quitter ce territoire. Elle s'achève par l'attribution d'une destination douanière aux marchandises ou par leur sortie effective de ce territoire.

Les instructions qui précisent les dispositions applicables en matière de prise en charge douanière sont désormais anciennes. Or, la législation douanière comme le monde des transports et de la logistique ont connu des évolutions qui rendent nécessaire la refonte de ces textes. Ces évolutions ont notamment concerné le secteur des transports maritimes. Il s'agit plus particulièrement

- de l'extension des informatiques portuaires. Plusieurs communautés portuaires se sont dotées de systèmes informatisés de traitement des opérations portuaires, dont les opérations douanières. Les ports du Havre et de Marseille/Fos viennent de mettre en œuvre le système *Ademar Protis Plus* (qui succède aux systèmes *Ademar plus* et *Protis*. Dunkerque dispose du système Gemini et Nantes-St Nazaire et La Guadeloupe du système Ademar plus¹. Tel sera également le cas d'autres ports qui devraient se doter de ce type d'outils. La dématérialisation partielle ou totale des documents et des formalités qui s'en suit ne peut que modifier l'organisation et le traitement de la prise en charge ;
- du développement de l'intermodalité des plateformes logistiques, du transport fluvio-maritime et du cabotage, qui ont conduit à adapter les procédures douanières tant dans le domaine de la prise en charge que dans celui du dédouanement ;
- de la réforme des courtiers maritimes, dont le monopole de mise en douane des navires a été supprimé en application de la loi du 16 janvier 2001. Depuis le 21 mars 2004, ces formalités peuvent être effectuées par toute personne et les dispositions applicables en matière de garantie des droits de port sont déterminées selon la procédure de paiement utilisée ;
- de la nécessité d'améliorer la fluidité du passage portuaire en limitant les conséquences des formalités douanières exigées et en intégrant davantage les contrôles au sein du processus logistique.

Le présent texte est le premier élément de la refonte des instructions concernant la prise en charge. Il ne concerne que la prise en charge des marchandises dans les ports. Il sera suivi d'autres textes applicables aux autres modes de transport.

Il a pour objet de préciser les différents points de la réglementation concernant la prise en charge maritime à l'introduction comme à l'exportation et ses modalités d'application en fonction des différents contextes que connaissent les ports et les opérateurs.

Il prend donc en compte notamment

- les différentes modalités de mise en œuvre de la prise en charge maritime selon que le port est informatisé ou ne l'est pas ;
- la suppression du manifeste D1, remplacé à titre de déclaration sommaire par le manifeste de cargaison ;
- la modification des modalités de preuve du statut communautaire des marchandises introduites par la notion de ligne régulière douanière ;
- les modalités de prise en charge des marchandises exportées dans le cadre du contrat de transport unique et dans celui du transport effectué par les NVOCC (*non vessel operating common carrier*)

En revanche, ce texte ne prend pas en compte les dispositions du règlement CE n° 648/2005 du Parlement européen et du Conseil qui prévoient le dépôt anticipé de la déclaration de la déclaration sommaire à l'entrée et à la sortie de l'Union européenne. De même, il n'anticipe pas les futures modifications du code des douanes communautaire en cours d'élaboration. Ces dispositions seront intégrées dans le présent texte lorsqu'elles entreront en vigueur.

Par ailleurs, les dispositions qui concernent les magasins de dépôt temporaire et les magasins et aires d'exportation ne sont globalement pas modifiées, sous réserve des adaptations rendues nécessaires dans le cadre des systèmes portuaires informatisés. Elles renvoient à la DA n° 92-103 publiée au BOD n° 5731 du 15 décembre 1992. Ce texte fera également l'objet d'une refonte.

Enfin, le présent texte est présenté sous forme de fiches afin de faciliter sa mise à jour ultérieure, qu'il s'agisse de modifier le contenu des fiches déjà existantes ou de compléter le texte par de nouvelles fiches. Certaines d'entre elles ont trait au même thème : elles ont été regroupées dans une numérotation commune.

¹ Il convient de rappeler que ces systèmes informatiques de traitement des opérations portuaires sont des systèmes privés auxquels la douane n'a fait qu'apporter son expertise pour ce qui concerne les opérations douanières.

SOMMAIRE GENERAL

- FICHE 1** Dispositions générales applicables aux marchandises introduites par la voie maritime
- FICHE 2** établissement et dépôt de la déclaration sommaire
- FICHE 3** Attribution d'une destination douanière aux marchandises
- FICHES 4** *prise en charge dans les plateformes portuaires informatisées.*
- FICHE 4 A** prise en charge dans les plateformes portuaires informatisées. Présentation générale
- FICHE 4 B** prise en charge dans les plateformes portuaires informatisées. Champ d'application et principales fonctions du système informatique portuaire (SIP)
- FICHE 4 C** prise en charge dans les plateformes portuaires informatisées. L'entrée des marchandises dans le SIP
- FICHE 4 D** prise en charge dans les plateformes portuaires informatisées. Le séjour des marchandises dans le SIP
- FICHE 4 E** prise en charge dans les plateformes portuaires informatisées. la sortie des marchandises hors du SIP
- FICHE 4 F** prise en charge dans les plateformes portuaires informatisées. Le transport de marchandises par barge fluviale via le SIP : la procédure fluvio-maritime
- FICHES 5** *statut douanier des marchandises.*
- FICHE 5 A** statut douanier des marchandises. modalités de détermination dans le cadre du transport maritime
- FICHE 5 B** statut douanier des marchandises. la ligne maritime régulière douanière
- FICHE 5 C** statut douanier des marchandises. la ligne maritime douanière NON régulière
- FICHE 5 D** statut douanier des marchandises. l'utilisation du manifeste maritime à titre de justificatif du statut communautaire des marchandises
- FICHES 6** *marchandises exportées par la voie maritime*
- FICHE 6 A** marchandises exportées par la voie maritime. Dispositions générales
- FICHE 6 B** marchandises exportées par la voie maritime. Dispositions particulières
- FICHE 6 C** marchandises exportées par la voie maritime. Cas particulier des produits pac
- FICHE 6 D** marchandises exportées par la voie maritime. Cas particulier des produits accises

LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE I** **SIP : Référentiel douane / Liste des agréments et autorisations**
- ANNEXE II** **SIP : Schéma descriptif exportation**
- ANNEXE III** **Procédure fluvio-maritime**
- ANNEXE IV** **Tableau reprenant les statuts douaniers et les documents à produire lors de l'entrée et la sortie de marchandises par la voie maritime**
- ANNEXE V** **Questionnaire préalable à la demande de ligne maritime régulière**
- ANNEXE VI** **Certificat de ligne maritime régulière**
- ANNEXE VII** **Liste des agréments de ligne maritime régulière délivrés par les Etats membres**
- ANNEXE VII** **Liste des agréments de ligne maritime régulière délivrés par la France**
- ANNEXE IX** **Cas de contrat d'affrètement partiel maritime**
- ANNEXE X** **Modèle d'autorisation d'expéditeur agréé – T2L/T2LF**
- ANNEXE XI** **Modèle d'autorisation TC12 – utilisation du manifeste électronique maritime valant T2L/T2LF**
- ANNEXE XII** **NVOCC modèle d'engagement à l'exportation**
- ANNEXE XIII** **Lexique**

FICHE 1 :
DISPOSITIONS GENERALES APPLICABLES AUX MARCHANDISES
INTRODUITES PAR LA VOIE MARITIME

I. Bases juridiques

Depuis la mise en œuvre du code des douanes communautaire (CDC) et de ses dispositions d'application (DAC), les règles concernant la prise en charge douanière des marchandises sont communautaires. Elles sont constituées par les articles 37 à 57 du CDC et les articles 182, 183, 185 à 188 des DAC.

S'agissant du code des douanes national, seules s'appliquent les dispositions des articles 68 à 74 qui ne sont pas en contradiction avec le CDC ou les DAC.

II. Etapes de la prise en charge

Toute marchandise introduite sur le territoire douanier de la Communauté doit se voir attribuer une destination douanière (cf. fiche n° 3 de la présente décision)

Au préalable, les marchandises doivent faire l'objet d'une prise en charge dont les étapes sont les suivantes. Les marchandises introduites doivent. :

- être conduites au bureau de douane compétent désigné par les autorités douanières,
- être présentées en douane,
- recevoir une destination douanière,
- ou faire l'objet d'une déclaration sommaire,
- disposer d'une autorisation pour être déchargées, et être placées en dépôt temporaire.

La prise en charge est apurée

- soit par l'attribution d'une destination douanière aux marchandises,
- soit par leur destruction ou leur vente si elles n'ont toujours pas obtenu de destination douanière au terme du délai de dépôt temporaire.

Cas particulier : certaines marchandises font l'objet d'interdictions et de restrictions à l'introduction sur le territoire national et communautaire.

III. Introduction et conduite en douane des marchandises

1. Principes

Les marchandises introduites dans les ports (y compris celles en escale sur leur moyen de transport ou en transbordement) sont placées sous la surveillance du service des douanes. Ainsi, pendant cette phase, le service des douanes est habilité à procéder au contrôle de ces marchandises, en particulier pour s'assurer qu'elles n'ont pas été déchargées sans son autorisation. De ce fait, toutes les zones portuaires, y compris celles qui disposent d'un système privé informatisé de prise en charge, sont placées sous surveillance douanière.

La surveillance douanière au titre de la prise en charge prend fin lorsque les marchandises quittent le port ou lorsqu'une destination douanière leur est donnée.

Les marchandises introduites doivent être acheminées vers un bureau de douane. Elles sont donc **conduites en douane** (en empruntant le cas échéant, la voie déterminée par l'autorité douanière et selon les modalités qu'elle a fixées) :

- a) soit vers le bureau de douane désigné par l'autorité douanière ou tout autre lieu désigné et agréé par cette autorité ;
- b) soit dans une zone franche, si l'introduction des marchandises dans cette zone franche doit s'effectuer directement par la voie maritime.

Cette conduite en douane doit être accomplie sans délai.

La conduite en douane des marchandises introduites sur le territoire de la Communauté doit obligatoirement être effectuée par la personne qui a procédé à leur introduction. Toutefois, si les marchandises sont prises en charge par une personne autre que celle qui les a introduites, celle-ci devient responsable de la bonne conduite en douane des marchandises.

L'obligation de conduire en douane les marchandises entrant sur le territoire de la Communauté ne fait pas obstacle à l'application des législations spécifiques en matière de trafic touristique, de trafic postal ou de trafic d'importance négligeable.

Cette obligation s'applique également aux marchandises qui, au moment de leur introduction sur le territoire de la Communauté, se trouvent déjà placées sous un régime de transit.

2. Exceptions

Les marchandises communautaires transportées sur les lignes régulières maritimes douanières n'ont pas à être conduites en douane. Elles ne sont pas considérées comme étant introduites dans le territoire douanier communautaire, mais comme circulant au sein de la Communauté. Elles conservent le statut communautaire qu'elles avaient à leur embarquement. Les dispositions relatives aux lignes régulières maritimes douanières sont décrites dans la fiche n° 5 B de la présente décision.

De même, la conduite en douane ne s'applique pas aux marchandises se trouvant à bord de navires qui traversent la mer territoriale sans avoir pour destination un port de la Communauté.

3. Cas particuliers

a) Les marchandises peuvent également être acheminées dans une **zone franche ou un entrepôt franc**. Pour ces destinations douanières, il n'est pas nécessaire d'effectuer une conduite en douane. Dans cette situation, c'est la réglementation relative aux zones franches et aux entrepôts francs qui s'applique.

b) Lorsque, par suite d'un **cas fortuit ou de force majeure**, l'obligation de conduite en douane ne peut être exécutée, la personne tenue à cette obligation, ou tout autre personne agissant en son lieu et place, informe sans délai l'autorité douanière de cette situation. Lorsque ce cas fortuit ou de force majeure n'a pas entraîné la perte totale des marchandises, l'autorité douanière doit en outre être informée du lieu précis où ces marchandises se trouvent.

c) A l'inverse, toute personne ayant introduit des marchandises à la suite d'une **escale initialement non prévue** dans la Communauté doit également prévenir l'autorité douanière de cette situation sans délai.

Dans ces deux cas (b et c), afin d'assurer la surveillance douanière des marchandises, l'autorité douanière a la possibilité de demander que ces marchandises soient conduites au bureau de douane ou en tout autre lieu désigné par elle.

IV. Présentation en douane des marchandises

Les marchandises conduites en douane doivent être présentées en douane par la personne qui les a introduites dans la Communauté ou le cas échéant, par la personne qui prend en charge le transport des marchandises après que cette introduction a eu lieu (cas d'un transbordement notamment).

Toutefois, la formalité de la présentation en douane proprement dite ne s'applique pas aux marchandises transportées par les voyageurs et aux marchandises déjà placées sous un régime douanier lors de leur introduction (carnets ATA, transit). Ainsi, la présentation en douane des marchandises non communautaires arrivant sous couvert d'un régime de transit communautaire ou commun correspond en pratique aux formalités de fin du régime du transit (notification d'arrivée NSTI ou dépôt de la déclaration de transit en cas de procédure de secours ou de procédure simplifiée).

V. Dépôt temporaire des marchandises

Dès qu'elles ont été présentées en douane, les marchandises se trouvent sous le statut du dépôt temporaire, en attendant de recevoir une destination douanière.

Cas particulier

Lorsque les marchandises reçoivent une destination douanière avant la fin du premier jour ouvrable (cf. point VI ci-dessous), les dispositions concernant le dépôt temporaire ne s'appliquent pas.

Séjour en dépôt temporaire

Les marchandises en dépôt temporaire ne peuvent séjourner que dans les lieux agréés et dans les conditions fixées par le service des douanes (cf. dispositions relatives aux magasins et aires de dépôt temporaire).

Le séjour des marchandises en dépôt temporaire est limité, selon le mode d'acheminement, à 45 jours (pour les marchandises acheminées par la voie maritime) ou à 20 jours (dans les autres cas) à compter du dépôt de la déclaration sommaire. Ce délai peut exceptionnellement être prolongé par le service.

A l'issue de ce délai, les marchandises doivent recevoir une destination douanière. A défaut le service peut procéder à leur vente, à leur destruction ou, plus généralement, prendre toute mesure utile en vue de régler leur situation.

Lorsque les marchandises n'ont pas reçu une destination douanière dans les délais susvisés, celles-ci doivent être constituées en dépôt de douane conformément aux dispositions en vigueur.

VI. Affectation immédiate d'une destination douanière et examen des marchandises ou prélèvement d'échantillons

Dès qu'elles ont été présentées en douane, les marchandises peuvent recevoir une destination douanière avant la fin du 1^{er} jour ouvrable qui suit cette présentation en douane (cf fiche n° 3 de la présente décision).

A cet effet, le déclarant peut demander au service des douanes, dans les conditions fixées par l'article 182 des DAC, l'autorisation d'examiner les marchandises et/ou de prélever des échantillons. Dans ce cas, le déclarant dépose une déclaration provisoire dénommée déclaration modèle O41 (CERFA n° 30-0831) en deux exemplaires auprès du bureau de douane compétent.

Les échantillons prélevés sont taxés selon les éléments d'assiette reconnus ou admis sur la déclaration en détail. A défaut de déclaration en détail dans les délais légaux, le bureau de douane procède à une liquidation d'office d'après le tarif en vigueur à la date d'enregistrement de la déclaration provisoire. Si les échantillons sont détruits en présence du service qui établira un procès verbal de destruction, aucune dette douanière n'est réputée être née pour ces produits. Toutefois les déchets et débris résultant de la destruction peuvent être taxés sur la base des éléments qui leur sont propres, tels qu'ils sont reconnus ou admis par le service des douanes.

VII. Dépôt de la déclaration sommaire

Les marchandises présentées en douane doivent en principe faire l'objet d'une déclaration sommaire dès la présentation en douane effectuée. Il est toutefois admis que la déclaration sommaire puisse être déposée dans un délai qui n'excède pas le premier jour ouvrable suivant celui de la présentation en douane (c'est-à-dire non compris les dimanches et jours fériés).

Cependant lorsque les marchandises reçoivent une destination douanière dans ce même délai (cf. paragraphe V ci-dessus), la déclaration sommaire n'est pas exigible.

Jusqu'à présent la déclaration sommaire était constituée par le manifeste D1, qui reprenait en français, entre autres informations, les éléments du manifeste de cargaison. La suppression du privilège des courtiers maritimes, dont une des fonctions était la traduction du manifeste, ne rend plus utile la production du manifeste D1. En outre, les commandants de bord disposent du manifeste de cargaison, qui reprend toutes les marchandises qui composent la cargaison du navire et des manifestes spéciaux qui listent les provisions de bord et marchandises de pacotille appartenant à l'équipage.

En conséquence, afin de simplifier les formalités de prise en charge, **la production du manifeste D1 est supprimée. Dans ces conditions, la déclaration sommaire peut être constituée par les manifestes² : le manifeste de cargaison et les manifestes spéciaux.**

Le manifeste doit en principe être établi avant l'entrée du navire dans le rayon maritime et, au plus tard au moment de l'entrée du navire dans cette zone. Celui-ci doit pouvoir être produit aux agents des douanes qui se présenteraient à bord.

Les dispositions concernant la déclaration sommaire sont détaillées au paragraphe 2 ci-dessous.

Dans le cas de marchandises déjà placées sous un régime de transit, la déclaration sommaire est constituée par la déclaration de transit qui doit être présentée dès l'arrivée du moyen de transport au bureau ou dans un lieu agréé par celui-ci (cf. DA n° 03-045 publiée au BOD n° 6580 du 13 août 2003).

Les documents OMI FAL

Par la directive 2002/6/CE du 18 février 2002 qui vise à faciliter le trafic maritime international en standardisant les principales formalités déclaratives à l'entrée et à la sortie des navires dans les ports communautaires, l'Union européenne préconise le recours à certains formulaires de l'Organisation Maritime International (dits « formulaires FAL »). Ces formulaires normalisés sont au nombre de 5 peuvent être déposées à titre de déclaration sommaire en France conformément à l'article 72 du code des douanes :

- la déclaration générale (FAL 1),

² Toutefois, lorsque les marchandises présentées en douane sont placées sous le régime du transit communautaire ou commun, la déclaration sommaire est constituée par le document d'accompagnement de la déclaration NSTI ou par la déclaration papier (en cas de recours à la procédure de secours ou de procédure simplifiée de transit).

- la déclaration des provisions de bord (FAL 3),
- la déclaration des effets de l'équipage (FAL 4),
- la liste de l'équipage (FAL 5),
- la liste des passagers (FAL 6).

VIII. Autorisation de déchargement

1. Principes

Le déchargement des marchandises ne peut avoir lieu que dans l'enceinte des ports où les bureaux de douane sont établis. Aucune marchandise ne peut être déchargée ou transbordée sans l'autorisation écrite des autorités douanières et en leur présence conformément à l'article 73 du code des douanes.

Toutefois, en cas de danger imminent, les opérateurs peuvent décharger les marchandises du moyen de transport sans autorisation du service. Dans ce cas, ils doivent en informer sans délai les autorités douanières.

Inversement, les autorités douanières peuvent exiger le déchargement d'un moyen de transport pour le contrôle et le déballage des marchandises qui se trouvent à son bord. Les manipulations de marchandises inhérentes au contrôle (déballage, pesage, remballage...) se font aux risques et aux frais de l'opérateur.

Les marchandises ainsi conduites et présentées en douane ne peuvent être déplacées du lieu de déchargement qu'avec l'autorisation de la douane, qu'il s'agisse de les mener dans les locaux de dépôt temporaire ou de leur donner une destination douanière. Il en va de même pour les manipulations dont les marchandises pourraient faire l'objet.

2. Cas particulier

Les compagnies maritimes ou leur représentant peuvent bénéficier d'une autorisation annuelle de déchargement. Elle est accordée par le service des douanes aux compagnies maritimes qui connaissent un trafic régulier et qui n'ont pas commis d'infractions graves ou répétées à la législation douanière, y compris en matière de prise en charge.

La compagnie maritime s'engage alors à remettre au service des douanes le manifeste de cargaison avant l'arrivée du navire dans le port.

IX. Transbordements directs

Le transbordement concerne principalement des marchandises introduites dans le port et destinées à repartir immédiatement à bord d'un autre moyen de transport.

Les transbordements de marchandises effectués dans une zone portuaire doivent être autorisés par le service des douanes. Dans ce cas, l'autorisation de transbordement vaut présentation en douane.

Les marchandises ayant fait l'objet d'un transbordement doivent avoir quitté le territoire douanier communautaire (en l'occurrence le port) au plus tard le premier jour ouvrable qui suit l'autorisation de transbordement. Au terme de ce délai, si elles n'ont pas quitté le territoire douanier, elles doivent soit avoir reçu une destination douanière, soit être placées en dépôt temporaire.

Le transbordement des matériels de guerre, armes et munitions et matériels assimilés est soumis à des restrictions, autorisations ou formalités particulières (cf. Règlement PRD).

X. Formalités de prise en charge particulières

Certaines marchandises font l'objet d'une présentation en douane particulière. Il s'agit de marchandises sensibles à la fraude ou nécessitant un traitement particulier du fait de leur nature ou de leurs caractéristiques physiques (trafic postal, huiles minérales, produits soumis à accises, matériels de guerre, produits sanitaires et phytosanitaires...).

Pour certaines d'entre elles, la présentation en douane de certaines de ces marchandises est réalisée à l'appui de documents spécifiques délivrés par d'autres administrations nationales ou internationales.

En outre, l'accomplissement de l'ensemble des formalités de prise en charge concernant ces marchandises peut être subordonné à l'autorisation donnée par d'autres administrations d'admettre leur introduction sur le territoire national ou communautaire (délivrance de documents sanitaire, phytosanitaire...). Ces documents sont notamment repris à l'annexe 37 quater des DAC.

Enfin, l'importation de certaines de ces marchandises peut entraîner la perception de redevances par le service des douanes. Tel est le cas des produits soumis à la réglementation vétérinaire et phytosanitaire. En effet, la perception des redevances vétérinaire prévue à l'article 285 quinquies du code des douanes et phytosanitaire

prévue à l'article L251-17 du code rural doit être effectuée dans le bureau de douane d'entrée sur le territoire communautaire lors de la mise sous un régime de transit et lors de la mise en libre pratique ou de la mise à la consommation.

XI. Formalités relatives aux droits de port

Il est rappelé que les droits de port sont recouverts par le service des douanes et perçus comme en matière de douane (article 285- 4 du code des douanes). La réglementation des droits de port dans les ports maritimes a été profondément refondue en 2001.

La liquidation de la redevance sur le navire, de la redevance sur les déchets d'exploitation des navires, de la redevance sur les passagers et de la redevance de stationnement s'effectue sur la « déclaration navire », modèle DN, imprimé CERFA n° 10989-02 (cf. BOD n° 6594 du 22 mars 2004).

La liquidation de la redevance sur les marchandises se fait soit sur les déclarations de douane réglementaires pour les marchandises non communautaires, soit pour les marchandises communautaires sur l'imprimé DSM, « droit de port sur les marchandises », CERFA n° 30-3067 (cf. BOD n° 5738 du 30 décembre 2002).

Le dépôt de la DN et du DSM peut faire l'objet de facilités ou de simplifications en termes de délai ou de procédures (cf. règlement particulier NVM paragraphes F122 à F129).

FICHE 2 :**ETABLISSEMENT ET DEPOT DE LA DECLARATION SOMMAIRE**

Toute introduction de marchandises doit donner lieu au dépôt d'une déclaration sommaire, sauf cas d'attribution d'une destination douanière dans les 24 heures.

Jusqu'à présent, la déclaration sommaire était constituée par le manifeste D1. Dans la mesure où les commandants de bord disposent du manifeste de cargaison et des manifestes spéciaux (provisions de bord et marchandises de pacotille appartenant à l'équipage), il a été décidé, afin de simplifier les formalités de prise en charge, de supprimer la production du manifeste D1.

Dès lors, la déclaration sommaire peut être constituée par les manifestes³ : le manifeste de cargaison et les manifestes spéciaux.

I. Modalités d'établissement de la déclaration sommaire

Lorsque la déclaration sommaire est constituée par les manifestes⁴ :

- le manifeste de la cargaison qui reprend toutes les marchandises qui composent la cargaison du navire
- et les manifestes spéciaux de provisions de bord et des marchandises de pacotille appartenant aux membres de l'équipage.

La forme que revêt le manifeste est au libre choix du capitaine du navire. Le manifeste doit mentionner l'espèce et le nombre de colis, leurs marques et numéros, la nature des marchandises et les lieux de chargement. Il doit en outre être signé par le capitaine du navire et ne comporter ni rature ni surcharge non approuvée.

Plusieurs colis, réunis de quelque manière que ce soit, ne peuvent être présentés comme une unité. Les conteneurs peuvent être manifestés comme tels. Dans ce cas, le manifeste doit comporter par conteneur :

- le nombre de colis
- la nature des marchandises contenues ou porter référence aux documents de transport (connaissements maritimes) comportant ces indications. Une copie des connaissances maritimes devra être jointe au manifeste.

II. Modalités de dépôt de la déclaration sommaire

Le dépôt de la déclaration sommaire est effectué :

- soit par la personne qui a introduit les marchandises sur le territoire douanier de la Communauté ou, le cas échéant, par la personne qui prend en charge le transport des marchandises après que cette introduction a eu lieu ;
- soit par la personne au nom de laquelle ces personnes ont agi.

Elle doit être déposée, même lorsque les navires sont sur lest.

Lors de l'accomplissement des formalités de dépôt de la déclaration sommaire, le service des douanes peut exiger la communication des chartes parties, des connaissances et des actes de nationalité du navire et de tous autres documents permettant à l'administration des douanes d'exercer ses prérogatives de contrôle.

Sauf autorisation particulière accordée dans le cadre de procédures de dédouanement ou de l'utilisation de systèmes informatiques portuaires, la déclaration sommaire doit être :

- signée par la personne qui l'a établie ;
- déposée au plus tard le premier jour ouvrable qui suit l'arrivée des marchandises (et la présentation en douane) ;
- enregistrée dans une série continue ;
- visée par le service des douanes ;
- conservée au bureau de douane.

L'enregistrement par le service des douanes de la déclaration sommaire rend effective la mise en douane des marchandises.

³ Toutefois, lorsque les marchandises présentées en douane sont placées sous le régime du transit communautaire ou commun, la déclaration sommaire est constituée par le document d'accompagnement de la déclaration NSTI ou par la déclaration papier (en cas de recours à la procédure de secours ou de procédure simplifiée de transit).

⁴ Sauf cas particulier des marchandises placées sous un régime de transit.

Les marchandises qui ont fait l'objet d'une déclaration sommaire doivent pouvoir être présentées à toute réquisition du service des douanes.

L'opérateur est tenu de signaler au service des douanes dès la fin du déchargement des marchandises, au moyen d'un état de différence, toutes les discordances constatées (excédents, déficits...) avec les énonciations de la déclaration sommaire.

Dans les ports informatisés, la déclaration sommaire est établie à partir de l'annonce prévisionnelle de déchargement et de l'état des différences constatées au déchargement. Les informations concernant la déclaration sommaire informatisée sont décrites dans la fiche n° 4 de la présente décision.

III. Présentation des documents accompagnant les marchandises

Lors du dépôt de la déclaration sommaire, les documents accompagnant une marchandise présentée en douane (document T2L/T2LF ou document équivalent, documents sanitaires, phytosanitaires...) doivent être également produits au service des douanes, qui les prend en charge.

Lorsqu'une marchandise est accompagnée d'un document T2L ou document équivalent permettant de prouver son caractère communautaire, elle n'a pas à être prise en charge par la douane comme s'il s'agissait de marchandises non communautaires.

IV. Utilisation de la déclaration sommaire pour le placement des marchandises en dépôt temporaire

La déclaration sommaire (manifeste, déclaration de transit...) est utilisée pour déclarer l'entrée des marchandises en magasin de dépôt temporaire par l'exploitant du magasin.

Elle sert de base à l'inscription des marchandises en comptabilité matière de dépôt temporaire.

La sortie du statut du dépôt temporaire ne peut être juridiquement constituée que par une destination douanière.

Dès lors, le transfert de marchandises entre deux magasins de dépôt temporaire ne constitue pas une sortie des marchandises du statut du dépôt temporaire et ne rompt pas leur séjour sous ce statut.

Les modalités de fonctionnement du dépôt temporaire sont reprises dans la DA n° 92-103 publiée au BOD n° 5731 du 15 décembre 1992, qui devrait faire l'objet d'une mise à jour prochaine.

Nota Bene : Il est cependant précisé que la procédure du transfert de MDT ne concerne que le transfert de marchandises entre deux MDT relevant du même bureau de douane. Ce transfert doit être couvert par une garantie financière (crédit pour opérations diverses, sauf pour les bénéficiaires de procédures de dédouanement à domicile).

En revanche, les cigarettes et les alcools sont exclus de cette procédure et leur transfert entre deux MDT doit s'effectuer sous couvert de la procédure de transit communautaire (NSTI).

De même, les transferts entre deux MDT relevant de deux bureaux différents, doit se faire sous couvert de la procédure de transit communautaire (NSTI).

FICHE 3 :
ATTRIBUTION D'UNE DESTINATION DOUANIÈRE AUX MARCHANDISES

Les marchandises introduites sur le territoire douanier communautaire peuvent dès leur présentation en douane recevoir une destination douanière.

En tout état de cause, elles doivent avoir reçu une destination douanière au plus tard dans le délai de 45 jours (pour les marchandises acheminées par la voie maritime) ou de 20 jours (dans les autres cas) à compter du dépôt de la déclaration sommaire.

Toutefois, les marchandises soumises à des interdictions ou des restrictions à l'introduction sur le territoire douanier communautaire doivent recevoir une destination douanière compatible avec ces interdictions ou restrictions.

Les différentes destinations douanières sont les suivantes :

- la mise en libre pratique avec mise à la consommation simultanée (régime 40 00 et 42 00) ;
- le régime de transit tel que défini à l'article 91 du code des douanes communautaire (CDC) ;
- l'entrepôt douanier ;
- le perfectionnement actif (PA) ;
- la transformation sous douane ;
- l'admission temporaire (AT) ;
- le perfectionnement passif (PP) ;
- l'exportation : la prise en charge des marchandises sous une procédure d'exportation est décrite dans la fiche n° 6 de la présente décision.

Il s'agit aussi :

- **de la zone franche ou de l'entrepôt franc ;**
- **de la réexportation des marchandises (article 182 du CDC).**

Les opérateurs économiques peuvent décider de réexporter des marchandises non communautaires qui ont été introduites sur le territoire douanier communautaire. Ils doivent dans ce cas en informer l'autorité douanière avant de procéder à la réexportation.

Dans le cas où les marchandises introduites ont été simplement placées en dépôt temporaire, les formalités sont limitées à l'autorisation d'embarquement sans qu'il y ait lieu d'établir une déclaration d'exportation.

En revanche, les marchandises qui ont été placées sous un régime économique doivent faire l'objet d'une déclaration d'exportation ou de réexportation.

- **de la destruction des marchandises (article 182, alinéa 1, 3 et 4 du CDC).**

Les opérateurs économiques peuvent décider de détruire les marchandises non communautaires qu'ils ont introduites sur le territoire douanier communautaire. Ils doivent dans ce cas en informer l'autorité douanière de cette volonté avant d'y procéder. Cette destruction ne doit entraîner aucun frais pour le Trésor public.

Si la destruction donne lieu à la production de déchets ou de débris, ceux-ci doivent être considérées comme des marchandises non communautaires auxquelles il convient de donner une destination douanière.

- **de l'abandon des marchandises (article 182 alinéa 1 et 3 du CDC et article 111 du code des douanes national).**

Les opérateurs économiques peuvent également décider d'abandonner ces marchandises au profit du Trésor public.

L'abandon s'effectue conformément aux dispositions nationales. L'opérateur doit informer l'administration douanière de son intention. L'abandon ne doit entraîner aucun frais pour le Trésor public. L'administration des douanes doit donc se prononcer sur cette demande. Si l'abandon est accepté, les droits et taxes ne sont pas dus sur les marchandises qui seront par la suite vendues par la douane.

FICHE 4 A : PRISE EN CHARGE DANS LES PLATEFORMES PORTUAIRES INFORMATISEES

PRESENTATION GENERALE

Dans les années 1980, plusieurs ports ont développé leur propre système informatisé de traitement des opérations portuaires : Le Havre avec le système *ADEMAR*, puis *ADEMAR Plus*, Marseille avec *PROTIS* et Dunkerque avec *GEMINI*. Ces systèmes ont été implantés dans d'autres ports (Nantes-Saint-Nazaire, La Guadeloupe) ou ont été améliorés (*ADEMAR/ PROTIS PLUS* – ou *AP+* - au Havre et à Marseille en 2005 - 2006).

Ces dispositifs, conçus par les communautés portuaires, sont des systèmes privés. Toutefois, la douane a participé à l'élaboration des spécifications fonctionnelles concernant les formalités douanières. Ils ont ainsi permis de rationaliser le traitement des diverses opérations portuaires, commerciales ou administratives. Ils ont en outre été interfacés avec les systèmes informatiques douaniers (SOFI et plus récemment le NSTI).

Le système informatique portuaire dénommé « SIP » permet notamment d'assurer les trois fonctions suivantes qui concernent la prise en charge douanière :

- identifier, localiser les marchandises et connaître leur situation sur le plan douanier ;
- contrôler leurs mouvements et assurer leur suivi en temps réel et a posteriori ;
- situer les responsabilités au regard des obligations douanières.

Ainsi, lorsque la zone portuaire est gérée par un système informatique privé, mais agréé par l'administration des douanes pour ce qui concerne ses fonctionnalités douanières, toutes les marchandises qui entrent dans cette zone portuaire doivent être prises en charge par le biais de ce système. De même, toute marchandise prise en charge doit faire l'objet d'un apurement dans le système.

Par ailleurs, comme dans le cas des ports non informatisés, le SIP doit prendre en compte les dispositions des codes des douanes communautaire et national en matière de prise en charge des marchandises.

De ce fait, les principes rappelés dans la fiche n° 1 de la présente décision sont entièrement applicables aux ports informatisés.

Toutefois, les modalités d'application de la législation sur la prise en charge ont été adaptées à l'existence de ces systèmes informatiques.

Les fiches qui suivent n'ont pas pour but de constituer un guide pratique des différents systèmes informatiques portuaires. Il revient à chaque service local de constituer ce guide. Elles ont simplement pour objet de présenter le système informatique portuaire et ses différentes fonctionnalités au regard de la législation douanière en matière de prise en charge.

FICHE 4 B : PRISE EN CHARGE DANS LES PLATE FORMES PORTUAIRES INFORMATISEES

CHAMP D'APPLICATION ET PRINCIPALES FONCTIONS DU SYSTEME INFORMATIQUE PORTUAIRE (SIP)

Le système informatique portuaire fonctionne sur la base d'échanges de messages entre les opérateurs portuaires (armateurs ou leurs représentants, commissionnaires en douane, manutentionnaires...) et entre ces opérateurs et les autorités administratives (capitainerie, douane...)

Ces échanges de messages remplacent les différentes transactions commerciales et formalités accomplies dans les autres ports en procédure papier.

I. Le périmètre du SIP

Le périmètre du SIP est constitué par l'espace sous surveillance douanière géré par le système informatique portuaire privé. Il est défini par la communauté portuaire. Ce périmètre est fonction des opérateurs qui s'y rattachent et des produits qui y sont traités.

Cette zone ne se limite donc pas au périmètre portuaire stricto sensu, mais s'étend à toutes les structures sous douane de l'environnement portuaire et à l'ensemble des opérateurs qui s'y rattachent.

Le SIP a en principe vocation à assurer le traitement des marchandises conteneurisées, en remorques, en vrac, en conventionnel, à l'entrée, pendant leur séjour et à la sortie du port ou de la zone hors port rattachée au SIP quel que soit le mode de transport utilisé (mer, route, fer ou fluvial).

Les opérations à caractère douanier traitées par le SIP ne se limitent pas à la prise en charge, mais incluent également les opérations de transit et de dédouanement, grâce à des interfaces avec les applications correspondantes.

Le SIP doit être conçu de façon à satisfaire aux obligations réglementaires en matière de conduite et mise en douane et de magasin de dépôt temporaire et à intégrer leurs évolutions.

II. Les paramètres pris en compte par le SIP

Le SIP est un système informatique portuaire privé qui satisfait aux obligations douanières, en prenant en compte les paramètres suivants :

- le statut des marchandises au regard de la réglementation douanière : produits communautaires, produits accises, produits PAC (AFD/DST), produits tiers, produits échangés entre deux points de l'Union Européenne n'ayant pas le même régime fiscal (par exemple échanges avec les DOM) ;
- la nature du document douanier ou commercial accompagnant les marchandises ;
- la nature du document couvrant les transports de pré et post acheminement ;
- les agréments relatifs aux lignes régulières maritimes douanières, les références aux procédures simplifiées de transit communautaire par la voie maritime, les références au manifeste valant T2L/T2LF et les références aux documents T2L/T2LF ;
- la nature et l'identification des moyens de transport (dans le cadre des pré et post acheminements) ;
- les transferts et les cessions commerciales de marchandises à l'intérieur du SIP ;
- le conditionnement des marchandises : conteneurs pleins ou vides, conventionnels, vrac, ou remorques (marchandises en lot complet ou destinées à un groupage) ;
- la gestion des magasins de dépôt temporaire et des entrepôts douaniers à l'intérieur du SIP ;
- l'interface avec le NSTI et le système de dédouanement (SOFI) ;
- les obligations liées à la justification de sortie de l'Union européenne à l'exportation ;
- les obligations relatives aux formalités afférentes au paiement des droits de port sur les marchandises ;
- et le cas échéant, l'hinterland des ports reliés au SIP par un moyen informatique.

Le SIP effectue des contrôles de cohérence entre les différentes informations saisies et validées dans le système. Un avis d'anomalie s'imprime automatiquement chez l'opérateur qui a initié la transaction. Celle-ci demeure bloquée tant que l'anomalie n'est pas rectifiée. Par ailleurs, la liste des anomalies peut être visualisée ou imprimée à leur demande par les services douaniers.

Toutes les opérations d'entrée et de sortie du SIP, tous les mouvements à l'intérieur du SIP et toutes les manipulations effectuées sur les marchandises prises en charge dans un magasin sous douane du SIP, doivent donner lieu, selon les cas, soit à la seule information, soit à l'information et à l'autorisation préalable de la douane.

Dans le système, à chaque étape de la procédure, les informations rattachées à l'identifiant initial doivent s'afficher automatiquement dans la nouvelle transaction, limitant ainsi le nombre de données à saisir et faisant le lien entre toutes les opérations effectuées antérieurement. Aussi, le système doit-il être en mesure à chaque entrée dans le SIP d'attribuer un identifiant unique lors de la création de l'opération pour permettre un suivi des marchandises jusqu'à leur sortie du SIP.

III. La Comptabilité Matières Unique (CMU)

La comptabilité matières unique (CMU) est constituée par l'ensemble des informations permettant de suivre une marchandise depuis son entrée dans le SIP jusqu'à sa sortie après affectation d'une destination douanière.

Sous réserve que le suivi douanier des marchandises puisse être assuré à la satisfaction du service des douanes (possibilité d'éditions d'états séparés par régime ou statut douanier, possibilité d'identifier la responsabilité afférente à l'introduction de chacune des marchandises reprises par la comptabilité), les opérateurs peuvent être autorisés, dans le cadre d'une convention, à tenir une comptabilité matières informatisée unique, valable quel que soit le statut douanier assigné aux marchandises (MDT, régimes économiques, dédouanement).

Dans ce cas, la CMU permet à une même marchandise d'être placée sous différents régimes douaniers (placement en entrepôt, admission temporaire, perfectionnement actif...) tout en demeurant à l'intérieur du SIP, par le seul jeu des inscriptions en comptabilité matières, sous réserve du respect des réglementations applicables en la matière.

La CMU doit être accessible en temps réel au service des douanes et faire apparaître, pour chaque lot de marchandises, l'ensemble des informations exigées conformément au statut douanier des marchandises.

Une inscription en comptabilité matières se traduit par la création d'un enregistrement dans la base de données du SIP. Le changement de statut s'effectue par la création d'un autre enregistrement rattaché au précédent. Dans tous les cas, ces enregistrements impliquent des échanges de données à l'intérieur du SIP et, le cas échéant, entre le SIP et d'autres systèmes.

IV. La gestion du référentiel douane

Le recours aux procédures et aux régimes douaniers est subordonné à l'agrément du service des douanes et, lorsqu'elles sont exigibles, à la constitution des garanties correspondantes. Une transaction spécifique, accessible au seul service des douanes, doit permettre d'assurer la gestion des agréments.

La société gestionnaire du SIP a accès à certaines informations partagées concernant les agréments mais limité aux renseignements non confidentiels. L'opérateur a également accès à ces informations.

Les référentiels prévus sont : le référentiel utilisateur (agréments et autorisations pour les opérateurs adhérents au SIP) ; le référentiel lieu et le référentiel bureau de douane (tous les éléments d'informations concernant les bureaux de douane et les antennes : localisation, heures d'ouverture, zone de compétence, sycoscan...). La liste des agréments et autorisations figure en annexe n° I de la présente décision.

A ces agréments réglementaires s'ajoutent différentes habilitations informatiques telles que la signature magnétique, l'utilisation du NSTI et du SOFI.

L'acte d'engagement ou la convention SIP regroupe toutes ces habilitations et fait le lien avec les agréments douaniers correspondants. Par l'acte d'engagement les opérateurs reconnaissent que la validation d'une transaction dans le SIP à partir des terminaux informatiques identifiés et « badgés » équivaut à leur « signature magnétique » et engage leur responsabilité.

A toute habilitation au SIP correspond nécessairement un agrément.

Le SIP doit pouvoir prendre en compte les évolutions réglementaires afférentes à la signature magnétique et à la sécurisation des échanges de données, qui pourraient intervenir.

La saisie, la modification et la suppression des éléments des différents référentiels sont de la compétence exclusive de la douane.

Toutefois, les éléments initiaux d'identification d'un opérateur sollicitant une adhésion au SIP peuvent être introduits par la société gestionnaire du système.

V. L'identifiant unique

Le SIP doit assurer la traçabilité d'une marchandise dans le cadre d'une transaction unique qui peut être saisie à partir de critères multiples (n° de conteneur, date d'arrivée présumée, le numéro du connaissance maritime, numéro de déclaration...).

Cette fonctionnalité permet de disposer d'un historique du circuit suivi par les marchandises depuis leur entrée dans le SIP jusqu'à leur sortie physique du port après qu'une destination douanière définitive leur a été attribuée. Cet historique doit également faire apparaître les différents conditionnements, manipulations, mouvements subis par les marchandises et permettre en particulier d'établir le lien entre les marchandises en colis et le conteneur de groupage ou d'empotage dans lequel elles sont chargées. L'accès du service des douanes à ces informations, sur écran comme sur papier, peut s'effectuer en temps réel ou en temps différé.

Les opérateurs agréés au SIP ont l'obligation de conserver en archives la trace de toutes les opérations douanières afin qu'elles soient consultables par les services des douanes.

FICHE 4 C : PRISE EN CHARGE DANS LES PLATE FORMES PORTUAIRES INFORMATISEES

L'ENTREE DES MARCHANDISES DANS LE SIP

Quels que soient leur statut, leur mode d'acheminement, leur conditionnement, leur destination, les marchandises, y compris les conteneurs vides, doivent être prises en charge dans le SIP.

Le SIP prend en compte des marchandises qui arrivent par la voie maritime pour être acheminées dans le territoire douanier, mais aussi des marchandises qui arrivent par la voie terrestre pour être expédiées par la voie maritime.

De ce fait, ces deux situations doivent être distinguées.

I. Prise en charge des marchandises introduites par la voie maritime

En principe, les étapes de la prise en charge douanière sont la conduite en douane, la présentation en douane des marchandises, l'attribution immédiate d'une destination douanière ou leur placement en dépôt temporaire, le dépôt de la déclaration sommaire, le déchargement des marchandises après autorisation de la douane et l'attribution ultérieure d'une destination douanière (cf. fiche n° 1 de la présente décision).

La réalisation des transactions commerciales entre intervenants portuaires et d'autres formalités que douanières dans le SIP permet d'adapter l'ordre des étapes de la prise en charge aux messages informatiques tout en permettant le suivi des marchandises introduites :

- Les annonces d'arrivée des navires et des marchandises constituent une anticipation de la conduite en douane du navire et des marchandises ;
- La liste prévisionnelle de déchargement constitue la présentation en douane et l'autorisation de déchargement des marchandises ;
- Le « vu à quai », qui constate le déchargement des marchandises, constitue avec la liste prévisionnelle de déchargement, en la validant ou en la corrigeant, la déclaration sommaire des marchandises et placent ces marchandises sous le statut du dépôt temporaire.

1. Les annonces d'arrivée des navires et des marchandises

Ces deux fonctions ont pour but de permettre aux différents intervenants portuaires de traiter le navire et sa cargaison (déterminer le quai où sera traité le navire, le manutentionnaire qui déchargera la cargaison...)

Par la même occasion, elles permettent d'anticiper la conduite en douane.

Il s'agit de :

a. L'annonce de transport physique ou « ATP »

Elle a pour objet

- d'annoncer l'arrivée physique du navire ;
- de concrétiser son passage dans le port ;
- et de permettre aux opérateurs portuaires de disposer des informations suivantes : les caractéristiques générales du navire, le ou les postes à quai, et, pour chaque poste, le manutentionnaire bord qui assurera le déchargement, le manutentionnaire bord qui effectuera le chargement, le représentant du transporteur, le représentant de l'armateur, les agents fret, la référence de l'armement, les ports touchés et les dates correspondantes (ou « transit time ») et les provenances desservies par l'ensemble des agents.

C'est le représentant du transporteur (l'armateur), en l'occurrence l'agent coque, qui saisit et valide les informations de l'ATP dans le SIP.

b. L'offre de transport commercial ou « OTC »

Elle concerne principalement la cargaison du navire. Elle comprend les informations à caractère commercial, relatives au mode de gestion et à caractère logistique, les provenances directes et indirectes que l'agent fret dessert et les ports de transbordement.

C'est l'agent fret qui saisit et valide les informations de « l'OTC » dans le SIP.

1. Liste prévisionnelle de déchargement

Elle permet d'assurer plusieurs fonctions douanières : la présentation en douane des marchandises et l'autorisation de déchargement des marchandises.

a. Sa transmission

Dans la mesure où elle constitue une déclaration sommaire provisoire, elle devrait être transmise par la personne qui a introduit la marchandise c'est-à-dire le transporteur/armateur ou son représentant (agent coque). Toutefois dans les ports informatisés, pour des raisons de confidentialité commerciale, il est admis que cette déclaration sommaire provisoire puisse être déposée par les agents fret, habilités à cette fin par le transporteur/armateur.

b. Son contenu

La liste prévisionnelle doit comporter les informations obligatoires nécessaires à la prise en charge douanières des marchandises et notamment :

- le nombre, la nature et les marques des colis,
- le conditionnement des marchandises,
- le numéro des conteneurs et des remorques avec indicateur spécifique pour les conteneurs vides,
- la masse brute et la nature des marchandises,
- les ports de chargement,
- le statut douanier des marchandises (tierces, communautaires, nationales et/ou sous accises...),
- les informations relatives au transporteur pour le post acheminement,
- l'indicateur de ligne régulière.

Lorsqu'un conteneur reprend plusieurs articles, le descriptif des marchandises doit indiquer la répartition des colis dans chacun des conteneurs.

D'une façon générale toutes les informations reprises sur les connaissements maritimes ou le manifeste de cargaison détenu par le capitaine doivent figurer dans la liste prévisionnelle.

c. L'autorisation de déchargement

La liste prévisionnelle de déchargement vaut également demande d'autorisation de déchargement.

Bien qu'en principe elle devrait être demandée par le représentant du navire, l'autorisation de déchargement est dans le SIP demandée obligatoirement avant le déchargement du navire par chaque agent fret pour la partie de la cargaison qui le concerne.

Sauf décision contraire de la douane, la validation dans le système de la liste prévisionnelle de déchargement par l'agent fret entraîne automatiquement l'autorisation de déchargement.

Lorsque l'indicateur de lignes maritimes régulières douanières n'est pas rempli, les marchandises déchargées sont par défaut réputées de statut tiers.

Nota Bene : l'autorisation de déchargement est obligatoire pour tous les navires quel que soit le statut douanier des marchandises.

2- La saisie des « vu à quai » ou VAQ

Cette fonction est essentielle et assurée par les manutentionnaires auxquels les quais et les terminaux des ports sont amodiés. Elle atteste du déchargement effectif de la marchandise sur le port.

a. L'entrée en dépôt temporaire

Dans la mesure où cette fonction détermine la durée de séjour en dépôt temporaire (45 jours), la saisie des « vu à quai » doit être effectuée en temps réel dans le système.

La saisie du premier «vu à quai » constitue le début des opérations de débarquement, fait commencer le délai de séjour en dépôt temporaire et déclenche l'horodateur du système.

Par conséquent, les marchandises sont placées en dépôt temporaire et doivent dans un délai de 45 jours décompté à partir du « vu à quai », faire l'objet d'une destination douanière (cf. fiche n° 3 de la présente décision). Au terme des 45 jours, si aucune destination douanière n'a été donnée aux marchandises, celles-ci sont mises en dépôt de douane.

b. L'état des différences

L'état des différences est constitué automatiquement par le système, lorsqu'il y a une différence (excédent ou déficit par exemple un conteneur en plus ou en moins) entre les « VAQ » saisis et la liste prévisionnelle de déchargement.

La saisie par le manutentionnaire de la date de terminaison des « vus à quai » génère automatiquement l'état de différences. Cet état peut être visualisé et édité par les services des douanes et l'agent fret.

Dès lors que le système a détecté une différence entre les marchandises annoncées et celles effectivement « vues à quai », une information est adressée à l'agent fret.

Il appartient à l'agent fret de valider l'état des différences au regard de la liste prévisionnelle de déchargement correspondante et de procéder aux demandes de rectification après l'obtention de l'accord de la douane (« OK DOUANE »). Les corrections doivent être visualisables au dessus de la ligne qu'elles corrigent. Elles ne sont visualisables et effectives qu'après l'obtention de l'accord de la douane. Les déclarations rectificatives sont visualisables dès leur enregistrement en statut attente douane par les services des douanes et le demandeur de la correction. Les autres opérateurs sont informés de la demande de modification en cours.

L'agent fret doit valider l'état de différences dans les 48 heures décomptés à partir de la date de saisie du premier « vu à quai » par le manutentionnaire

Si l'état des différences n'a pas été validé dans les délais, les marchandises objet des différences ne peuvent pas être enlevées. Le service des douanes et l'agent maritime en sont informés.

c. La déclaration sommaire

La liste prévisionnelle de déchargement et le « vu à quai », qui la corrige constituent ensemble la déclaration sommaire.

L'accord donné par la douane aux corrections apportées dans l'état des différences permet à la déclaration corrective de devenir la déclaration sommaire définitive. Cette déclaration est utilisée pour le suivi des marchandises et l'apurement de l'opération. La consultation de la déclaration sommaire doit faire apparaître les données de l'annonce initiale en même temps que les nouvelles données acceptées par la douane.

La déclaration sommaire sert de support à la comptabilité matière de MDT.

3- Cas particulier

Un opérateur peut être autorisé à enlever les marchandises sans passage par le dépôt temporaire si une destination douanière a été donnée à ces marchandises dans le délai de 24 heures après l'arrivée du navire. Mais il est impératif qu'elles aient été annoncées par le représentant du navire et autorisées à être déchargées.

4- Formalités relatives au droit de port

Les dispositions concernant les formalités relatives au droit de port sont décrites dans la fiche n° 1 de la présente décision.

II. Prise en charge des marchandises arrivant par la voie terrestre

Les entrées par voie terrestre correspondent aux arrivées de marchandises sous douane par route, par fer ainsi que les transports par barge.

Les marchandises acheminées sous couvert d'une déclaration de transit communautaire, NSTI ou simplifiée, doivent être présentées au bureau de douane ou chez un opérateur ayant le statut de destinataire agréé. Elles doivent être prises en charge dans le SIP (grâce à l'interface entre le SIP et le NSTI). Le délai de séjour en dépôt temporaire est de 20 jours.

Les marchandises acheminées sous couvert d'un carnet TIR ou d'un document FR 302 doivent être présentées au bureau de douane et être prises en charge dans le SIP. Leur délai de séjour en dépôt temporaire est également de 20 jours.

A l'entrée des marchandises dans le SIP, cette prise en charge est concrétisée par la saisie dans la comptabilité matière du dépôt temporaire des informations requises permettant l'identification du lot de marchandises et du document douanier ou commercial qui l'accompagne et signalant éventuellement la présence de scellés.

A la réception des marchandises en dépôt temporaire, l'exploitant ou le manutentionnaire saisit le « vu à quai » ou le « vu entrer en magasin » et prend connaissance de la décision du service des douanes (BAE ou intervention du service pour contrôle). C'est le SIP qui attribue automatiquement le numéro de prise en charge en dépôt temporaire. Il appartient à l'exploitant, de valider dans le système, l'état de différences constatées. Cette validation génère l'information du bureau de douane pour contrôle éventuel.

Les marchandises en libre circulation (par exemple marchandises communautaires non dédouanées à l'exportation) doivent être prises en charge commercialement dans le système d'autant que lorsqu'elles vont être dédouanées à l'exportation elles devront figurer dans la comptabilité matière du magasin dans lequel elles vont être placées (MAE).

Les marchandises déjà déclarées à l'exportation doivent être prises en charge dès leur entrée dans le SIP, au vu des justificatifs de sortie (exemplaire n°3 de la déclaration d'exportation ou documents équivalents, DAA ou DCA...).

III. Cas particulier : constitution des marchandises en entrepôt

Les lieux agréés comme magasin de dépôt temporaire peuvent l'être également comme entrepôt douanier. Dans ce cas, la demande d'autorisation et l'autorisation accordée doivent préciser que les locaux ou emplacements sont également constitués en dépôt temporaire. Il doit y avoir identité entre l'exploitant du dépôt temporaire et l'entreposeur, titulaire de l'autorisation de gérer l'entrepôt.

Le passage du dépôt temporaire au régime de l'entrepôt douanier peut s'effectuer soit selon la procédure normale (IM7) soit selon la procédure simplifiée au moyen d'une transaction SIP appropriée. Les marchandises peuvent donc être placées successivement sous ces deux statuts juridiques sans déplacement physique par complément des informations de la comptabilité matière initiale.

**FICHE 4 D : PRISE EN CHARGE DANS LES
PLATE FORMES PORTUAIRES INFORMATISEES**

LE SEJOUR DES MARCHANDISES DANS LE SIP

Le système enregistre et garde la trace de toutes les interventions effectuées sur les marchandises prises en charge dans le SIP.

I. Les transferts de marchandises entre différents lieux au sein du SIP

Les transferts entre postes à quai, entre un poste à quai et un magasin hors port ou entre deux magasins hors port (mais inclus dans le périmètre du SIP), sont gérés par le système grâce à une transaction appropriée sans qu'il soit nécessaire d'établir au préalable un document douanier.

Les transferts sont soumis à autorisation expresse du service des douanes afin qu'ils puissent éventuellement intervenir et procéder à un contrôle. Ces transferts peuvent être demandés indifféremment par l'exploitant douanier du magasin cédant ou celui du magasin cessionnaire ou bien par un commissionnaire en douane mandaté par l'un de ces exploitants.

L'opérateur concerné dispose d'une transaction qui lui permet d'initialiser la demande de transfert entre deux magasins du SIP et d'éditer s'il y a lieu le document nécessaire au transfert.

La saisie des informations dans le système doit être effectuée en temps réel. Lorsque les opérations s'inscrivent dans une certaine durée, des délais « butoir » sont fixés par le bureau de douane.

Les règles relatives au transfert de marchandises entre dépôt temporaire s'appliquent dans les mêmes conditions que pour les autres dépôt temporaire..

Compte tenu de leur sensibilité à la fraude, les cigarettes et les alcools (non couvert par un document *accise*) sont exclus de la procédure de transfert. Leur transfert entre deux MDT doit s'effectuer sous couvert de la procédure de transit communautaire (NSTI).

Cas particuliers

Afin de pouvoir suivre toutes les marchandises entrées dans le SIP, le transfert d'une marchandise en libre circulation doit faire également l'objet d'une demande de transfert dans le système.

Toutefois, cette demande n'est soumise à accord explicite de la douane qui toutefois conserve la possibilité de procéder à son contrôle dans le cadre de sa mission de surveillance générale du port.

II. Les enlèvements temporaires

L'enlèvement temporaire consiste, lorsque les circonstances le justifient, à enlever temporairement des marchandises placées en dépôt temporaire et à les déplacer à l'intérieur du port sans qu'il y ait obligatoirement un transfert définitif entre deux postes à quai.

Il s'agit des situations suivantes :

- passage au syscoscan ou au scanner;
- acheminement sur une aire de visite pour contrôle physique des marchandises ;
- présentation de la marchandise au Poste d'inspection Vétérinaire pour contrôle ;
- présentation de la marchandise aux services phytosanitaire pour contrôle.

L'enlèvement temporaire est soumis à une autorisation. Celle ci est dématérialisée et l'accord de la douane enregistré par le SIP peut être tacite ou express. L'enlèvement temporaire et la réintégration dans le lieu initial sont retracés dans la comptabilité matière du dépôt temporaire.

III. Les manipulations de marchandises

Les manipulations de marchandises sous douane (examen des marchandises, prélèvements d'échantillons ou des opérations de dépotage ou empotage) sont soumises à autorisation express du service des douanes.

Dans le SIP, l'opérateur dispose d'une transaction qui lui permet de solliciter une autorisation de manipulation de marchandises et qui équivaut au dépôt d'une déclaration modèle O41. Les manipulations usuelles sont inscrites dans la comptabilité matière de dépôt temporaire.

IV. L'allotissement de marchandises dangereuses

Un indicateur pour ce type de marchandise doit être prévu dans le SIP.

En effet, sur le fondement du livre III du code des ports maritimes et afin de mettre en œuvre les dispositions de l'arrêté d'application du 18 novembre 2004 réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes, il est fait obligation à l'importateur de signaler les marchandises dangereuses par voie de déclaration à l'arrivée transmise à la Capitainerie.

Cette information doit être reprise dans le SIP ainsi que le code ONU correspondant à la substance dangereuse identifiée.

A titre d'exemple et en matière phytosanitaire, les codes ONU n° 2814, 2900 et 3245 relatifs aux agents pathogènes et matières infectieuses doivent ainsi être repris dans la liste des informations à fournir.

V. Le dépôt de douane

Au terme des délais légaux de séjour en magasin de dépôt temporaire (45 jours ou 20 jours selon leur mode d'arrivée dans le port), les marchandises qui n'ont pas reçu une destination douanière sont placées en dépôt de douane sur place ou dans un entrepôt public.

Le SIP signale au service des douanes et à l'exploitant les marchandises qui doivent être placées en dépôt de douane en raison du dépassement des délais réglementaires.

La vente en douane des marchandises, leur destruction ou leur placement sous un régime douanier définitif ou suspensif (entrepôt, transit) constitue les modes d'apurement du dépôt de douane

VI. Le suivi des conteneurs vides

Les conteneurs sont dans la plus grande majorité des cas agréés au régime de la libre circulation : leur entrée sur le territoire douanier de la Communauté comme leur sortie ne sont donc pas soumises à l'établissement d'une déclaration d'admission temporaire et de réexportation ou d'exportation temporaire et de réimportation.

Le contrôle des conteneurs vides constitue une priorité de l'administration des douanes.

Leurs références doivent être repris sur la demande d'autorisation de déchargement et sur la déclaration sommaire, en particulier leur numéro d'identification. Le suivi des conteneurs vides est assuré par le système et le service des douanes doit être en mesure de contrôler leur enlèvement.

FICHE 4 E : PRISE EN CHARGE DANS LES PLATE FORMES PORTUAIRES INFORMATISEES

LA SORTIE DES MARCHANDISES HORS DU SIP

L'entrée des marchandises dans le SIP est informatiquement apurée (sous réserve de leur maintien en archives grâce à la fonction « archivages des données ») lorsque, après avoir reçu une destination douanière, elles sortent physiquement hors de la zone portuaire.

Une transaction spécifique doit être mise à la disposition de la douane dans le SIP pour traiter les événements particuliers qui, sans se traduire par une sortie physique hors de la zone portuaire, apurent leur entrée dans le système. Ainsi, l'abandon et la destruction des marchandises constituent des destinations douanières, qui n'entraînent pas nécessairement leur enlèvement hors de la zone portuaire, mais apurent leur prise en charge dans le SIP.

I. Placement sous un régime douanier autre que le transit

Le SIP est interfacé avec le SOFI⁵. En conséquence toutes les déclarations établies au bureau de dédouanement sont intégrées automatiquement dans le système quel que soit leur statut.

A cette fin, le commissionnaire en douane saisit les identifiants communs aux deux systèmes (RCA). De cette façon le SIP est renseigné sur le statut des marchandises (critères de sélection SOFI).

Après visite ou contrôles documentaires, les déclarations SOFI sont basculées en « BAE » dans le SIP par le service des douanes qui dispose à cet effet d'une transaction.

II. Placement sous un régime de transit

Le SIP est également interfacé avec le NSTI. Les dispositions relatives au NSTI s'appliquent intégralement.

Pour les autres régimes de transit (TIR, procédures simplifiées, FR 302, carnet ATA ...), l'opérateur doit s'assurer qu'il a bien obtenu du service des douanes la mainlevée des marchandises, avant de les acheminer hors de la zone portuaire (BAS).

III. L'exportation

Lorsque l'exportation des marchandises par la voie maritime est effectuée via le SIP, il est indispensable qu'elles soient au préalable introduites dans le SIP, qu'elles soient déjà dédouanées ou qu'elles soient destinées à l'être après leur entrée dans le SIP.

Cette introduction dans le SIP se fait via l'**avis de mise à quai** ou **AMQ**

L'avis de mise à quai a pour objet d'annoncer l'arrivée sur le terminal de marchandises sous douane ou de marchandises communautaires destinées à être dédouanées sur la plate forme portuaire. Cette transaction informatique permet ainsi de donner à l'ensemble des opérateurs concernés les informations nécessaires à la prise en charge des marchandises en vue de leur expédition ultérieure.

L'avis de mise à quai permet de décrire les marchandises destinées à un navire ou à un voyage, en vue d'une réception à quai. Il permet au manutentionnaire de disposer des instructions de réception (par exemple la fumigation, le branchement frigo...), et de préparer, en vu de l'embarquement, son plan de chargement.

Une marchandise ne peut être exportée ou expédiée si elle n'a pas obtenu le statut BAED (Bon à enlever douane).

Les opérations d'exportation sont liées à la notion d'expédition. Un identifiant unique est attribué par le SIP lors de la création de l'expédition. L'opérateur saisit les éléments nécessaires aux formalités de sortie du SIP. Il renseigne le système sur la nature des formalités douanières :

- déclaration d'exportation DAU SOFI
- documents d'accompagnements (exemplaires n° 3 des déclarations d'exportation ou documents équivalents, DAA, exemplaire de contrôle T5).

⁵ Le SIP sera interfacé avec les futures applications Delta. La présente fiche sera modifiée en conséquence le moment venu.

Il appartient au manutentionnaire du terminal ou du quai d'embarquement de confirmer la mise à bord des marchandises. La saisie du « vu à bord » concrétise la sortie effective du SIP.

Afin de visualiser les différentes étapes amenant à l'embarquement des marchandises destinées à quitter le territoire communautaire, un schéma descriptif figure en annexe n° II à la présente décision.

IV. Cas particulier : le transbordement

Le transbordement n'en est pas une destination douanière (au contraire de la réexportation) : c'est une situation commerciale et maritime.

Le transbordement consiste à décharger des marchandises d'un navire et à les recharger directement et immédiatement sur un autre navire sans dépôt ni séjour en dépôt temporaire : il s'agit par exemple du transfert de conteneurs d'un navire (feeder) vers un navire mère ou du transfert de conteneurs d'une barge sur un navire.

Une transaction spécifique « transbordement » doit être prévue dans le SIP pour ce type d'opérations.

**FICHE 4 F : PRISE EN CHARGE DANS LES
PLATE FORMES PORTUAIRES INFORMATISEES**

**LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR BARGE FLUVIALE VIA LE SIP :
LA PROCEDURE FLUVIO-MARITIME**

Dans le cadre de son action en faveur de la compétitivité des ports français, l'administration des douanes s'est résolument engagée, depuis quelques années, à faciliter le développement du transport fluvial de conteneurs maritimes.

Afin de favoriser le pré et post acheminement de ces conteneurs par voie d'eau entre les ports et leur hinterland, des facilités douanières ont été mises en œuvre dans le cadre d'une procédure « fluvio - maritime ».

Cette procédure a tout d'abord été accordée pour des acheminements de conteneurs entre Le Havre et Gennevilliers, en s'appuyant sur les fonctionnalités du système de prise en charge informatisée du port du Havre (ADEMAR +). En 2004, la procédure fluvio - maritime a été étendue à d'autres dessertes sur la Seine (Rouen, Bonneuil et Nogent sur Seine). En 2005, elle a été mise en œuvre pour des transports entre le port de Dunkerque et le port fluvial de Lille en s'appuyant sur les fonctionnalités du système GEMINI. En 2006, elle a été mise en œuvre pour les acheminements entre le port de Fos/Marseille et le port fluvial de Lyon.

Cette procédure permet :

1. A l'importation

- d'utiliser un manifeste fluvio-maritime (semblable à ceux utilisés pour les liaisons maritimes) valant déclaration simplifiée de transit communautaire avec dispense de garantie ;
- de bénéficier du délai de stockage en dépôt temporaire propre au transit maritime, soit 45 jours depuis l'arrivée des conteneurs au port maritime⁶, avant de donner une destination douanière aux marchandises (cf. fiche n° 3 de la présente décision).

2. A l'exportation⁷

- lorsque les marchandises sont déclarées à l'exportation à Gennevilliers, d'obtenir le visa anticipé du justificatif fiscal de sortie de la communauté sur la base de la présentation du contrat de transport maritime et des informations fournies par le système informatique portuaire ;
- lorsque les marchandises sont déclarées à l'exportation au Havre, aux opérateurs havrais d'anticiper les formalités déclaratives.

Cette procédure s'appuie sur l'existence d'un système informatique portuaire privé de prise en charge des marchandises (Ademar Plus, puis Ademar Protis Plus), dont l'utilisation a été étendue à l'hinterland portuaire.

Elle peut s'appliquer à tous les échanges de conteneurs maritimes par voie fluviale entre les ports informatisés et leur hinterland. Elle permet également d'anticiper les formalités déclaratives à l'importation et à l'exportation.

Un modèle de procédure fluvio-maritime figure en annexe n°III de la présente décision.

Une extension de cette procédure à des transports complémentaires par chemin de fer est en cours d'examen. Ces dispositions seront insérées dans le présent texte le moment venu.

⁶ C'est-à-dire au Havre, dans le cas par exemple d'un acheminement de conteneurs entre Le Havre et Gennevilliers

⁷ Dans le cas par exemple d'un acheminement de conteneurs entre Gennevilliers et Le Havre, ensuite exportés vers un pays tiers

FICHE 5 A : STATUT DOUANIER DES MARCHANDISES.**MODALITES DE DETERMINATION DANS LE CADRE DU TRANSPORT MARITIME**

La législation douanière repose notamment sur la distinction entre le territoire douanier de la Communauté - où les marchandises sont assujetties au droit communautaire et le territoire douanier non communautaire, où les marchandises n'y sont pas soumises.

Les marchandises introduites dans le territoire douanier de la Communauté sont présumées tierces. De ce fait, leur introduction entraîne l'application de dispositions législatives, communautaires et nationales, fiscales (perception des droits de douane et des taxes), de politique commerciale (par exemple) ou d'ordre public (embargos, protection des marques, brevets, etc.)

Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent pas, lorsque au moment de leur introduction, les marchandises circulent sous un régime de transit et lorsqu'elles ont conservé leur statut communautaire.

Parallèlement, lorsque des marchandises communautaires circulent d'un point à un autre du territoire communautaire, elles conservent leur statut communautaire et ne sont soumises à aucune formalité liée au franchissement des frontières des Etats membres.

Or, en matière maritime, lorsqu'un bateau quitte un port communautaire, même à destination d'un autre port communautaire, les marchandises transportées **perdent automatiquement leur statut communautaire**.

Néanmoins, il existe deux possibilités permettant de conserver le statut communautaire des marchandises transportées :

- leur circulation sur une ligne maritime régulière douanière,
- ou la création et l'utilisation d'un justificatif de leur caractère communautaire (T2L/T2LF).

Un tableau décrivant les différents statuts douaniers et les documents à produire pour en justifier lors de l'entrée ou de la sortie des marchandises par la voie maritime figure en annexe n°IV de la présente décision.

FICHE 5 B : STATUT DOUANIER DES MARCHANDISES.

LA LIGNE MARITIME REGULIERE DOUANIERE

I. Bases juridiques

Elle est constituée par les articles 313 bis et 313 ter des dispositions d'application du code des douanes communautaire (DAC).

II. Définition de la ligne régulière maritime douanière

Le concept de ligne régulière douanière ne doit pas être confondu avec le concept de « ligne régulière » commerciale, liée à la rotation des navires, utilisé par les opérateurs en transport maritime.

Une ligne régulière maritime douanière est une ligne maritime sur laquelle des navires :

- transportent régulièrement des marchandises,
- seulement entre des ports situés sur le territoire douanier de la Communauté,
- et ne peuvent pas venir, aller ou faire escale en dehors de ce territoire douanier ou dans une zone franche soumise aux modalités de contrôle de type I d'un port situé sur le territoire douanier de la Communauté.

III. Conséquences en termes de statut des marchandises

Sur une ligne régulière, les marchandises sont présumées communautaires ; il n'est donc pas nécessaire de justifier de leur statut communautaire. Aucun document (tel que le manifeste d'un navire avec le sigle C, documents T2L/T2LF ou documents commerciaux équivalents) n'est exigé pour prouver ce caractère communautaire. En cas de doute, il appartient au service des douanes d'établir que les marchandises n'ont pas le statut communautaire.

A contrario, les marchandises non communautaires, doivent circuler sous le régime du transit communautaire :

- soit dans le cadre de la procédure de droit commun NSTI avec **mise en place de garanties correspondantes**,
- soit dans le cadre d'une procédure simplifiée de transit par la voie maritime dont le support est le manifeste. Lorsqu'une compagnie maritime bénéficie d'une procédure simplifiée de transit, le manifeste doit reprendre le statut des marchandises transportées : le sigle T1 (pour les marchandises tierces), TD (ou transit document, pour les marchandises déjà placées sous un régime de transit), C (pour les marchandises communautaires), TF (pour les marchandises communautaires à fiscalité différente) et X (marchandises communautaires placées sous une procédure d'exportation). **La compagnie maritime bénéficie d'une dispense de garantie.**

IV. Procédure d'agrément des lignes maritimes douanières

La ligne régulière douanière fait l'objet d'un agrément. Mais cet agrément doit être sollicité.

1. Conditions requises

L'agrément n'est accordé 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 telle que définie au point 1.2 ci-dessus,
- n'ont pas commis d'infractions graves ou répétées en relation avec le fonctionnement d'une ligne régulière
- s'engagent à n'effectuer, sur les routes couvertes par l'agrément, aucune escale dans un port d'un pays tiers ou dans une zone franche soumise aux modalités de contrôle du type I d'un port situé sur le territoire douanier de la Communauté, ni aucun transbordement en haute mer ;
- s'engagent à conserver le certificat de ligne maritime régulière à bord du navire et à le présenter à toute réquisition des autorités douanières compétentes.

2. Demande d'agrément

Cet agrément doit être sollicité par la compagnie maritime concernée.

La demande de 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 E3 – Politique du dédouanement).

Lorsque la gestion commerciale d'un navire est partagée par plusieurs compagnies, la demande doit être présentée par l'ensemble des compagnies.

Cette demande doit contenir les informations suivantes :

- la raison sociale du pétitionnaire,
- les ports concernés,
- les noms des navires affectés à la ligne régulière,
- une description des activités (importance du trafic, horaires de la ligne régulière, rotations des navires, etc.)
- et, le cas échéant, les noms des affréteurs partiels.

Afin de faciliter leur démarche, un questionnaire préalable est à la disposition des compagnies maritimes souhaitant présenter une demande de ligne régulière et figure en annexe n°V de la présente décision.

En outre la compagnie maritime doit joindre à l'appui de sa demande un certificat pré-rempli.

3. Présentation du certificat de ligne maritime régulière joint à l'appui de la demande d'agrément

La compagnie maritime doit adresser à la direction générale (bureau E3) le certificat conforme à l'annexe 42 bis des DAC. Ce certificat doit être rempli au moyen d'une machine à écrire ou en utilisant une technique de traitement des données.

La compagnie maritime est tenue de servir les cases 1 à 4 de la manière suivante :

- Case 1 : Insérer le nom de la compagnie maritime, ou de son représentant, et l'adresse complète.
- Au cas où la gestion commerciale d'un navire est partagée entre plusieurs sociétés insérer le nom de chaque compagnie maritime concernée, ou de son représentant, et l'adresse complète.
- Dans ce cas, l'ensemble de ces compagnies maritimes doit figurer en tant que demandeur dans la demande unique de ligne régulière.
- Case 2 : Insérer toutes les escales par ordre de demande pour un itinéraire particulier. Le nom de chaque port est suivi par le code pays - ISO approprié (par exemple: Rotterdam (NL), Felixstowe (UK), le Havre (FR)).
- Lorsque le certificat est délivré pour plus d'un itinéraire, chaque itinéraire doit être distingué par un numéro (par exemple : 1. Rotterdam (NL) - Douvres (UK) - La Havre (FR), 2. Lisbonne (PT) – Vigo (ES) - Bilbao (ES), etc.).
- Case 3 : Insérer les noms de chaque navire assigné à l'itinéraire spécifié dans la case 2. Au cas où il y a plus d'un itinéraire énuméré dans la case 2 les navires doivent être distingués par le numéro de l'itinéraire qu'ils desservent (par exemple : 1. HMS Neptune, HMS Goodwill, 2. HMS Corvette, 3. HMS Douro, etc.)
- Case 4 : Insérer le(s) nom(s) de l'affréteur(s) partiel(s) (et non les noms des navires). La personne qui demande l'autorisation doit donner aux autorités douanières le(s) nom(s) de l'affréteur(s) partiel(s). A noter que l'affréteur partiel n'est pas le détenteur du certificat et n'est pas énuméré dans la case 1.
- Case 5 : Cette case doit être datée et être signée par la (les) compagnie(s) maritime(s) ou son(leurs) représentant(s) mentionné(s) en case 1.
- Case A : Le nom de l'Etat membre est suivi entre parenthèses par son code pays - ISO: (BE), (CY), (DE), (DK), (EE), (ES), (FI), (FR), (GR), (IE), (IT), (LT), (LV), (MT), (NL), (PL), (PT), (SE), (SI) ou (UK).

Chaque fois que la compagnie maritime souhaite ajouter retirer ou remplacer le(s) navire(s) affecté(s) à la ligne régulière, elle doit en informer les autorités douanières compétentes et préciser les modifications envisagées. Les autorités douanières compétentes modifient en conséquence le certificat de ligne régulière et notifient ces changements aux administrations des autres Etats membres concernés.

Toute modification ultérieure du certificat peut être apportée à la main, à l'encre et en lettres capitales à condition que les modifications apportées n'altèrent pas la lisibilité du certificat. Elle doit en tout état de cause être approuvée par les autorités douanières (date, cachet et signature du fonctionnaire).

4. Instruction de la demande d'agrément

Après examen de la demande, la direction générale des douanes et droits indirects (bureau E3) en adresse copie aux administrations centrales des Etats membres dont les ports sont concernés par la demande, afin de recueillir leur accord. Celles-ci accusent réception de la demande et disposent d'un délai de soixante jours à compter de cette date de réception pour notifier leur accord ou leur refus. Tout refus est motivé.

Si aucune réponse n'est reçue dans les soixante jours suivant la date de réception de la demande, les autorités douanières saisies, accordent l'autorisation à la compagnie maritime concernée.

Suite à cet agrément, les autorités douanières délivrent un certificat de ligne maritime régulière en deux exemplaires. Le modèle figure en annexe n°VI de la présente décision.

V. Liste des agréments de ligne maritime régulière

La liste des agréments de ligne maritime régulière, délivrés par les Etats membres et la direction générale des douanes et droits indirects (bureau E3) figure dans les annexes n° VII et VIII de la présente décision.

Actuellement, il n'existe aucune ligne régulière douanière avec les départements d'outre mer. Il est cependant rappelé que des simplifications ont été mises en œuvre dans les échanges entre la métropole et les DOM. Elles dispensent les expéditions métropolitaines acheminées vers les DOM par la voie maritime du placement des marchandises sous le régime du transit communautaire interne (T2F) (cf. DA n° 03-018 publiée au BOD n° 6572 du 15 avril 2003).

VI. Cas de l'affrètement partiel

Dans le cas d'un affrètement partiel, la demande d'agrément de ligne régulière est déposée par la personne (le frèteur ou l'affrèteur) ou son représentant, qui définit la ligne régulière, c'est-à-dire détermine le ou les navires qui seront utilisés sur la ligne régulière et fixe les escales.

La direction générale des douanes et droits indirects (bureau E3) peut demander tout document utile permettant d'apprécier la qualité du demandeur et notamment la charte partie.

Des exemples de contrat d'affrètement avec sous - affrètement et affrètement partiel figure en annexe n° IX de la présente décision.

FICHE 5 C : STATUT DOUANIER DES MARCHANDISES.**LA LIGNE MARITIME DOUANIERE NON REGULIERE**

Toute ligne maritime ne bénéficiant pas de l'agrément de ligne maritime régulière douanière est considérée comme une ligne maritime douanière non régulière.

Dans ce cas, le transport maritime est réputé s'effectuer en dehors du territoire douanier de la Communauté.

Les marchandises transportées sur une ligne non régulière douanière sont alors considérées comme tierces à moins qu'il ne soit justifié de leur caractère communautaire.

I. Preuve du statut communautaire des marchandises : principes**1. Base juridique**

Elle est constituée par les articles 314 ter à 324 septies des dispositions d'application du code des douanes communautaire (DAC)

Le statut communautaire des marchandises ne peut être établi que lorsque celles ci :

- a) proviennent d'un autre Etat membre sans emprunt du territoire d'un pays tiers ;
- b) proviennent d'un autre Etat membre avec emprunt du territoire d'un pays tiers, le transport étant effectué sous le couvert d'un document de transport unique établi dans un Etat membre

ou

- c) ont été transbordées, dans un pays tiers, sur un moyen de transport autre que celui sur lequel elles avaient initialement été chargées et qu'un nouveau document de transport (connaissance maritime) a été émis. Ce nouveau document de transport doit être accompagné d'une copie du document de transport original couvrant le transport de l'Etat membre de départ vers l'Etat membre de destination.

2. Le document T2L ou T2LF

Le justificatif du statut communautaire des marchandises est constitué par un document T2L ou T2LF (preuve du statut communautaire de marchandises en provenance ou à destination de territoires exclus du territoire fiscal communautaire – DOM, Iles Canaries...)

Le T2L ou le T2LF est établi sur l'exemplaire 4 du DAU et, le cas échéant, sur le ou les formulaires complémentaires T2L ou T2L bis ou la ou les listes de chargement. Les rubriques à servir sont indiquées sur le document⁸.

Le service des douanes vise le document T2L/T2LF (exemplaire n° 4 du DAU) en un seul exemplaire en y apposant les mentions suivantes en case C :

- le nom et le cachet du bureau de douane ;
- la signature du fonctionnaire compétent dudit bureau,
- la date de visa
- le numéro d'enregistrement dans une série continue (ou le numéro de la déclaration d'expédition si une telle déclaration est requise).

Nota Bene : Il n'est pas possible de combiner l'utilisation d'exemplaire 4 du DAU BIS et de listes de chargement. Les listes de chargement peuvent être utilisées en lieu et place de formulaires complémentaires. Elles doivent être établies selon le modèle figurant à l'annexe 45 des DAC et remplies conformément à l'annexe 44 bis des DAC.

3. Les autres documents douaniers

La preuve du statut communautaire des marchandises peut être apportée par des documents autres que le document T2L/T2LF (exemplaire n° 4 du DAU) :

- les documents commerciaux (facture ou document de transport relatif à ces marchandises),
- sur une ligne maritime non régulière, le manifeste maritime,
- sur une ligne maritime régulière, le manifeste maritime, en cas de recours à la procédure simplifiée de transit communautaire (niveau 2) portant le sigle « C » pour les marchandises communautaires,

⁸ Les cases à remplir sont indiquées sous la forme d'une note importante figurant sur l'exemplaire n° 4 du DAU. Il s'agit de la case 1, 2, 3, 5, 14, 31, 32, 35, 54, et, le cas échéant, 4, 33, 38, 40 et 44.

- un volet de carnet TIR ou carnet ATA portant respectivement le sigle T2L ou T2LF et authentifié par le bureau de départ,
- la plaque et le document d'immatriculation en France ou dans un autre Etat membre d'un véhicule à moteur,
- le code et la marque de propriété apposés sur un wagon de marchandises appartenant à une société de chemin de fer établi en France ou dans un autre Etat membre,
- une déclaration qui permet d'établir le caractère communautaire pour les emballages, palettes et autres matériels similaires, à l'exclusion des conteneurs, qui sont retournés vides, après usage, au départ de France ou d'un autre Etat membre, sauf en cas de doute,
- une déclaration qui permet d'établir le caractère communautaire pour les marchandises accompagnant les voyageurs (non destinées à des fins commerciales), sauf en cas de doute,
- le document administratif d'accompagnement (DAA), destiné à couvrir le transport de marchandises soumises à accises entre deux points à l'intérieur du territoire communautaire,

Attention : pour les produits soumis à accises, seul le DAA peut servir de justificatif du caractère communautaire des marchandises.

- le document T2M pour les produits de la pêche maritime capturés par des navires de pêche communautaires en dehors des eaux territoriales d'un pays ou dans un territoire situé hors du territoire douanier de la Communauté, et les marchandises obtenues à partir de ces produits (cf. DA 97-010 publié par BOD n° 6154 du 15 janvier 1997).
- un document attestant du caractère communautaire des marchandises se trouvant dans une zone franche soumise aux modalités de contrôle du type I ou dans un entrepôt franc conformément aux dispositions prévues à l'article 812 des DAC,
- un exemplaire de contrôle T5 (utilisé lorsque l'exportation est interdite ou soumise à restriction, à un droit à l'exportation ou à une autre taxe),

Attention : un exemplaire de contrôle T5 utilisé pour l'exportation de marchandises bénéficiant de restitutions, ne doit pas être accepté comme preuve du caractère communautaire des marchandises.

4. Les documents commerciaux

Afin de justifier du statut communautaire des marchandises, 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.

Le document commercial doit alors comporter obligatoirement les mentions suivantes :

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

Le service des douanes vise la facture ou le document de transport en y apposant les mentions suivantes :

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

Lorsque la valeur totale des marchandises communautaires couvertes par la facture ou le document de transport n'excède pas 10 000 euros, le visa du bureau de douane n'est pas nécessaire. Toutefois, dans ce cas, le nom et l'adresse du bureau de douane de rattachement doivent figurer sur le document, en plus des informations susmentionnées.

5. Cas particulier : l'utilisation du manifeste maritime

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

Les modalités d'utilisation du manifeste maritime font l'objet de la fiche n° 5D de la présente décision.

II. Exemples

Exemple n° 1 : liaison New York/ Le Havre/ Southampton sur une ligne non régulière

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

Pour les marchandises communautaires (hors marchandises soumises à accises) chargées au Havre : émission d'un document T2L (ou) document équivalent ou utilisation à la demande de la compagnie maritime d'un manifeste comportant le sigle « C ».

Pour les marchandises communautaires soumises à accises chargées au Havre : utilisation d'un document administratif d'accompagnement spécifique (DAA). Ce document vaut T2L.

Exemple n° 2 : liaison Gênes/Marseille sur une ligne non régulière

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

Pour les marchandises communautaires (hors marchandises soumises à accises) chargées à Gênes : émission d'un document T2L (ou) document équivalent ou utilisation à la demande de la compagnie maritime d'un manifeste comportant le sigle « C ».

Pour les marchandises communautaires soumises à accises chargées à Gênes : utilisation d'un document administratif d'accompagnement spécifique (DAA). Ce document vaut T2L.

Exemple n° 3 : liaison New York/Dunkerque/Anvers sur une ligne non régulière

A l'arrivée du navire à Dunkerque, toutes les marchandises sont considérées comme non communautaires.

Une partie est déchargée à Dunkerque, le reste demeure à bord. Aucune marchandise n'est chargée à Dunkerque.

Deux cas peuvent se présenter :

- les marchandises sont acheminées par la route jusqu'à Anvers : établissement d'une déclaration de transit T1 dans le NSTI couvrant 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. A l'arrivée à Anvers, toutes les marchandises sont considérées comme non communautaires, sauf présentation d'une preuve de leur caractère communautaire.

Exemple n° 4 : liaison St Nazaire - Montoir/Pointe à Pitre sur une ligne non régulière

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

Pour les marchandises communautaires : émission d'un document T2LF (ou) document équivalent ou utilisation à la demande de la compagnie maritime d'un manifeste comportant le sigle « F ».

Exemple n° 5 : liaison Marseille/ Chypre sur une ligne non régulière

Les marchandises sont toutes présumées non communautaires à leur arrivée à Chypre.

Pour les marchandises communautaires : émission d'un document T2L (ou) document équivalent ou utilisation à la demande de la compagnie maritime d'un manifeste comportant le sigle « C ».

Exemple n° 6 : liaison Le Havre/Rotterdam/ST Petersburg : exportation de produits agricoles avec demande de restitution

Les marchandises sont chargées sur un premier navire au Havre pour être transbordées à Rotterdam sur un autre navire à destination de St Petersburg. Ces marchandises transportées sur une ligne non régulière douanière du Havre à St Petersburg, sont présumées non communautaires.

Deux cas peuvent se présenter :

a) *les formalités d'exportation sont accomplies au port du Havre :*

L'exemple n° 3 de la déclaration d'exportation est visé au bureau du Havre (application de l'article 793-2 des DAC)

L'exemplaire n° 9 de la déclaration d'exportation servant de preuve pour justifier de la sortie de la Communauté est visé au bureau du Havre.

b) les formalités d'exportation sont accomplies dans un bureau intérieur et les marchandises sont acheminées au port du Havre :

L'exemplaire n° 3 de la déclaration d'exportation est visé au bureau du Havre (application de l'article 793-2 des DAC)

L'exemplaire de contrôle T5 servant de preuve pour justifier de la sortie de la Communauté est visé au bureau du Havre.

III. Cas particulier : preuve du statut communautaire des marchandises apportée par un expéditeur agréé

Les autorités douanières peuvent autoriser toute personne dénommée "expéditeur agréé", répondant aux conditions prévues à l'article 373 des DAC à établir la preuve du statut communautaire des marchandises au moyen d'un document T2L/T2LF (exemplaire n° 4 du DAU) ou de documents équivalents autorisés, sans avoir à les présenter au visa du bureau de douane compétent.

1. Demande d'agrément

Pour bénéficier de ce statut « d'expéditeur agréé », l'opérateur doit déposer une demande par écrit, auprès du receveur territorialement compétent pour le lieu où il est établi.

Cette demande, datée et signée, doit contenir tous les éléments permettant aux autorités douanières de pouvoir s'assurer si les conditions décrites ci-dessous sont remplies.

2. Conditions requises (article 373 des DAC)

L'autorisation n'est accordée qu'aux opérateurs qui :

- sont établies dans la Communauté ;
- ont un nombre suffisant d'opérations ;
- n'ont pas commis d'infractions graves ou répétées à la législation douanière et fiscale ;
- tiennent des écritures permettant au service des douanes d'effectuer un contrôle efficace ;

et à condition que

- le service des douanes puisse s'assurer la surveillance et le contrôle de ces opérations sans devoir mettre en place un dispositif administratif disproportionné par rapport aux besoins des opérateurs en cause.

3. Délivrance de l'autorisation

L'autorisation est délivrée ou la demande est rejetée par le chef de circonscription dont dépend le receveur territorialement compétent, dans un délai maximal de trois mois à compter de la réception de la demande par le receveur des douanes.

Toute décision de rejet, d'annulation ou de révocation doit être communiqué par écrit, selon le cas, au demandeur ou au titulaire de l'autorisation, et motivée.

La date d'effet doit être indiquée dans la décision.

Un modèle d'autorisation d'expéditeur agréé figure en annexe n°X de la présente décision.

Lorsqu'une compagnie maritime bénéficie du statut d'expéditeur agréé autorisé à établir la preuve du statut communautaire des marchandises et lorsqu'elle utilise le manifeste maritime à cet effet, elle peut authentifier ce manifeste (cf. fiche 5D de la présente décision).

IV. Délivrance a posteriori d'un justificatif du statut communautaire des marchandises

Elle est prévue par l'article 314 quater - 3 des DAC.

Lorsque les conditions permettant l'émission de documents prouvant le statut communautaire des marchandises sont remplies, les documents visés ci-dessus peuvent être délivrés a posteriori. Dans ce cas, la mention en rouge "Délivré a posteriori" doit être portée sur ces documents.

FICHE 5 D : STATUT DOUANIER DES MARCHANDISES.**L'UTILISATION DU MANIFESTE MARITIME A TITRE DE JUSTIFICATIF DU
STATUT COMMUNAUTAIRE DES MARCHANDISES**

L'utilisation du manifeste maritime par les compagnies maritimes comme preuve du statut communautaire des marchandises, est prévue par l'article 317 bis des DAC. Elle n'est accordée qu'à leur demande. **Ce manifeste est utilisé seulement dans le cas d'une ligne maritime non régulière**

I. Cas général**1. Le manifeste doit comporter les mentions suivantes :**

- le nom et l'adresse complète de la compagnie maritime,
- le nom du navire,
- le lieu et la 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 désignation commerciale des marchandises,
- la masse brute en kilogrammes,
- le cas échéant, les numéros des conteneurs,
- le statut douanier des marchandises.

2. Modalités de report sur le manifeste du statut douanier des marchandises

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

- le sigle "C"(équivalent à T2L) pour les marchandises communautaires,
- le sigle "F"(équivalent à T2LF) pour les marchandises communautaires échangées entre deux parties du territoire douanier à régime fiscal différent (ex : DOM, Iles Canaries...),
- le sigle "N" pour les autres marchandises ; ce cas couvre les marchandises communautaires contenues dans les emballages tiers.

Le manifeste doit être complété et signé par la compagnie maritime.

Le service des douanes vise le manifeste maritime avant que le navire ne quitte le port de départ en y apposant les mentions suivantes :

- le nom et le cachet du bureau de douane,
- la signature du fonctionnaire compétent dudit bureau et apposition du cachet individuel,
- la date du visa.

Ce manifeste peut être authentifiée par la compagnie maritime, si celle-ci a le statut d'expéditeur agréé conformément aux dispositions décrites dans la fiche 5C ci-dessus.

II. Transmission du manifeste par voie électronique par les expéditeurs agréés

Ce mode de transmission autorisé en vertu de l'article 324 sexies des DAC, est réservé aux compagnies maritimes qui bénéficient du statut d'expéditeur agréé pour justifier du caractère communautaire des marchandises.

En effet, pour des raisons logistiques, le manifeste, utilisé pour prouver le caractère communautaire des marchandises, n'est parfois pas disponible lors du départ du navire et son visa ne peut donc pas avoir lieu à ce moment.

Dans ce cas, le service des douanes peut autoriser une compagnie maritime à transmettre par voie électronique les informations contenues dans le manifeste à partir du port de départ, au plus tard le jour suivant le départ du navire, mais avant son arrivée au port de destination.

Cette possibilité n'est accordée qu'aux conditions suivantes.

1. Conditions requises

La compagnie maritime qui souhaite utiliser, en tant qu'expéditeur agréé, la transmission du manifeste valant justificatif du caractère communautaire par voie électronique, doit en faire la demande à la direction générale des douanes et droits indirects (bureau E3).

Ne peuvent en bénéficier que les compagnies maritimes qui :

- sont établies dans la Communauté ou y disposent d'un bureau régional ;
- ont un nombre suffisant de voyages entre les Etats membres selon des itinéraires reconnus ;
- utilisent des systèmes d'échange électronique de données pour transmettre les informations entre les ports de départ et de destination ;
- n'ont pas commis d'infractions graves ou répétées à la législation douanière et fiscale ;
- tiennent des écritures permettant au service des douanes d'effectuer un contrôle efficace ;

et à condition

- que le service des douanes puisse assurer la surveillance et le contrôle de ces opérations sans devoir mettre en place un dispositif administratif disproportionné par rapport aux besoins des opérateurs en cause.

2. Forme, contenu et instruction de la demande

Cette demande doit contenir les éléments suivants :

- la raison sociale du pétitionnaire ;
- la description des activités (importance du trafic, type de liaison, le système informatique utilisé) ;
- la description et conditions d'utilisation des manifestes ;
- la liste de tous les pays et de tous les ports de départ et de destination concernés ;
- le(s) nom(s) des représentants de la compagnie maritime dans les ports concernés.

Dès réception de la demande, la direction générale des douanes et droits indirects (bureau E3) en adresse copie aux autorités douanières des Etats membres concernés afin de recueillir leur avis.

Parallèlement, la compagnie maritime doit demander à ses représentants dans chaque port de départ et de destination concernés de prendre contact avec les autorités douanières de ces ports afin de les informer qu'elle souhaite utiliser le manifeste valant justificatif communautaire par voie électronique.

Dans les soixante jours suivant la date de réception de la demande, les autorités douanières des Etats membres concernés doivent informer la direction générale des douanes et droits indirects (bureau E3) de leur accord ou de leur refus. Tout refus doit être motivé.

En cas d'avis favorable ou en l'absence de réponse dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception de la demande, le bureau E3 délivre une autorisation TC12 à la compagnie maritime conformément à l'annexe XI de la présente décision.

Une copie de l'autorisation est adressée aux autorités douanières des Etats membres concernés dans les meilleurs délais.

3. Mentions du manifeste

La simplification couvre le transport de toutes les marchandises communautaires acheminées par mer par la compagnie maritime entre les ports énumérés dans l'autorisation.

Le manifeste de la compagnie maritime est utilisé comme preuve du statut communautaire des marchandises.

Le manifeste doit reprendre les informations générales suivantes :

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

et pour chaque envoi :

- la référence au connaissance maritime ou autre document commercial ;
- le nombre, la nature, les marques et numéros des colis ;
- la désignation des marchandises selon leur appellation commerciale usuelle comprenant les énonciations nécessaires à leur identification ;
- la masse brute en kilogrammes ;
- les indications suivantes relatives au statut communautaire des marchandises :
 - le sigle « C » (équivalent à T2L) pour les marchandises communautaires ;
 - le sigle « F » (équivalent à T2LF) pour les marchandises communautaires échangées entre deux parties du territoire douanier à régime fiscal différent (exemple : DOM, Iles canaries, Iles anglo-normandes...) ;
 - le sigle « N » pour les autres marchandises : ce cas couvre les marchandises communautaires contenues dans les emballages tiers.

4. Formalités au port de chargement (port de départ)

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

Elle transmet le manifeste par système d'échange de données au port de destination.

Sur demande du bureau de douane de départ, la compagnie maritime transmet le manifeste, soit par système d'échange de données soit sur support papier.

Les autorités douanières au port de départ effectuent par système d'audit, des contrôles sur la base d'une analyse de risque.

5. Formalités au port de déchargement (port de destination)

La compagnie maritime présente le manifeste aux autorités douanières du port de destination, soit par système d'échange de données soit sur support papier.

Les autorités douanières au port de destination peuvent procéder au contrôle du statut communautaire déclaré sur la base d'une analyse de risque et en liaison avec les autorités douanières compétente au port de départ.

6. Responsabilités de la compagnie maritime

La compagnie maritime doit :

- tenir des écritures appropriées permettant aux autorités douanières compétentes de vérifier les opérations aux ports de départ et de destination ;
- mettre tous les documents pertinents à la disposition des autorités douanières compétentes

et

- s'engager à être pleinement responsable devant les autorités douanières compétentes pour ce qui est de remplir ses obligations ainsi que leur notifier toutes les différences et irrégularités et de contribuer à les éclaircir.

III. Cas particulier : preuve du statut communautaire dans le cas de transbordement

Lorsque les marchandises communautaires sont transportées par une compagnie maritime titulaire d'une procédure simplifiée de transit communautaire par la voie maritime dans le cadre d'une ligne maritime régulière douanière, celles-ci sont reprises sur le manifeste sous le sigle « C ».

Néanmoins, si ces marchandises sont transbordées par la suite dans un autre port communautaire sur un navire qui n'est pas affecté à une ligne régulière, elles peuvent perdre leur statut communautaire. En effet, dans le port communautaire de destination, ces marchandises communautaires seront réputées tierces.

En pareil cas, la preuve obligatoire du statut communautaire de ces marchandises doit être apportée au port communautaire final de destination (port de déchargement) au moyen d'un document T2L ou document équivalent délivré et authentifié par les autorités douanières compétentes au port de transbordement. Il est recommandé dans ce cas de faire accompagner les marchandises par le document T2L jusqu'au port de destination.

Exemple :

Southampton : chargement sur le navire A (ligne régulière douanière) de marchandises communautaires : sigle « C » porté sur le manifeste

Marseille : déchargement et transbordement sur le navire B (ligne non régulière douanière) de ces marchandises : émission d'un document T2L (exemplaire 4 du DAU) ou documents équivalents (manifeste valant T2L...)

Tarente : déchargement et présentation au service douanier du document T2L ou de documents équivalents justifiant du statut communautaire de ces marchandises.

FICHE 6 A : MARCHANDISES EXPORTÉES PAR LA VOIE MARITIME :**DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

A l'exportation, les formalités doivent être accomplies dans l'Etat membre où l'exportateur est établi, sauf pour des raisons dûment justifiées. Toutefois, elles peuvent quitter le territoire douanier communautaire depuis un Etat membre différent de celui dans lequel ont été effectuées les formalités de dédouanement.

La prise en charge douanière à l'exportation concerne l'ensemble de formalités et des opérations auxquelles sont soumises les marchandises déclarées à l'exportation, une fois les formalités d'exportation accomplies jusqu'à ce qu'elles aient quitté le territoire douanier communautaire.

En effet, conformément à l'article 183 du CDC, les marchandises qui sortent du territoire douanier sont soumises à la surveillance douanière jusqu'à ce qu'elles aient quitté ce territoire.

Ces modalités de contrôle et les formalités diffèrent selon le rôle du bureau de douane : bureau de dédouanement, bureau de sortie ou bureau de dédouanement considéré également comme bureau de sortie.

Base juridique : articles 161 et 162 du CDC et articles 788 à 796 des DAC.

I. Le Bureau de dédouanement (bureau d'exportation)

Le bureau de dédouanement est le bureau frontière ou le bureau intérieur où sont déposées les déclarations d'exportation.

Les déclarations d'exportation doivent être déposées au bureau de douane compétent pour la surveillance du lieu

- où l'exportateur est établi,
- ou bien, où les marchandises sont emballées ou chargées dans le moyen de transport (y compris dans un conteneur) en vue de leur exportation.

La mainlevée des marchandises est accordée par le bureau de dédouanement en application des dispositions de l'article 162 du CDC.

Le bureau de dédouanement a toujours la faculté de demander à l'exportateur, notamment lors d'un contrôle a posteriori, de lui apporter la preuve de la sortie des marchandises du territoire douanier de la Communauté.

Lorsque le bureau de dédouanement n'est pas le bureau de sortie effective de la Communauté (ou n'est pas considéré comme tel), le service, une fois la mainlevée accordée, restitue l'exemplaire n° 3 du DAU à l'opérateur, à charge pour ce dernier de le présenter au bureau de douane de sortie effective de la Communauté.

II. Le Bureau de sortie effective de la Communauté**1. définition**

Il est défini à l'article 793 – 2 des DAC.

Si l'on excepte le cas particulier des exportations d'électricité ou par canalisation (article 793 – 2 – b des DAC), on entend par bureau de douane de sortie,

- soit le dernier bureau de douane avant la sortie des marchandises hors de la Communauté (article 793 – 2 – c des DAC),
- soit, dans le cas d'exportations par la voie ferrée, aérienne ou maritime ou par la poste, le bureau de sortie est celui qui est compétent pour le lieu où les marchandises sont prises en charge dans le cadre d'un contrat de transport unique (article 793 – 2 – a des DAC).

Le bureau de douane de sortie est chargé de veiller à ce que les marchandises ne quittent pas le territoire douanier de la Communauté sans avoir satisfait aux formalités d'exportation, et à ce que celles qui ont été déclarées pour l'exportation le quittent effectivement.

2. Rôle du bureau de sortie

Le service des douanes doit :

- s'assurer que les marchandises correspondent bien aux marchandises déclarées,
- vérifier la sortie physique des marchandises,
- viser l'exemplaire n° 3 du DAU (article 793 §1 et §3 des DAC) ou un document commercial et le restituer à l'opérateur.

III. Le bureau de dédouanement est également considéré comme bureau de sortie

1. Définition

Le bureau de dédouanement (bureau frontière ou bureau intérieur) est considéré en matière maritime comme bureau de sortie de la Communauté dans les cas suivants :

- le bureau de dédouanement est un port et la marchandise fait l'objet d'un contrat de transport se terminant dans un pays tiers ;
- les marchandises sont expédiées depuis un bureau intérieur sous couvert d'un contrat de transport unique établi par une compagnie maritime (cf. fiche 6B de la présente décision.)

2. Rôle de l'opérateur

L'opérateur qui détient les marchandises (l'exportateur ou le transporteur ou leurs représentants) doit présenter au bureau de douane de sortie

- les marchandises qui ont bénéficié de la mainlevée pour l'exportation
- et un exemplaire de la déclaration d'exportation valant justificatif de sortie de la Communauté.

La forme du justificatif de sortie de la Communauté diffère selon le mode de dédouanement :

- dans le cas d'un DAU (dédouanement au bureau ou PDD), il s'agit de l'exemplaire n° 3 complet de la liasse ;
- dans le cas d'une PDD ou d'une PDU (avec inscription en comptabilité matière), il s'agit de l'exemplaire n° 3 simplifié du DAU ou d'un document commercial agréé par le service des douanes.

3. Rôle du service

Dans ces cas, le service des douanes doit :

- viser l'exemplaire n° 3 du DAU et le restituer à l'opérateur ;
- apposer la mention « EXPORT » en rouge et le cachet du bureau sur le document de transport (connaissance maritime) qui doit être ensuite présenté au bureau de douane de sortie effective de la Communauté.

FICHE 6 B : MARCHANDISES EXPORTEES PAR LA VOIE MARITIME :**DISPOSITIONS PARTICULIERES**

Ces dispositions particulières concernent les exportations réalisées sous couvert d'un contrat de transport unique ou effectuées par les NVOCC.

I. Le contrat de transport unique

Le contrat de transport unique permet de suivre les marchandises transportées depuis leur prise en charge par le transporteur jusqu'à destination.

Cette traçabilité des marchandises permet de simplifier les formalités d'exportation et leur contrôle.

A cet effet, le contrat de transport unique doit obéir à un certain nombre de règles :

- il doit être établi par la compagnie maritime qui est responsable vis-à-vis de la douane du transport et des formalités. Cette compagnie peut néanmoins sous-traiter les formalités et le transport à divers opérateurs (commissionnaires, transporteurs, groupeurs etc.) ;
- il doit prendre en compte la totalité du transport du lieu de prise en charge des marchandises jusqu'au port du pays tiers concerné. Il est précisé que ce transport peut couvrir non seulement l'acheminement des marchandises depuis le point de sortie de la Communauté (port de sortie effective) jusqu'au pays tiers mais également le pré acheminement terrestre ou maritime des marchandises depuis les locaux de l'exportateur (ou du commissionnaire en douane) ou d'un groupeur jusqu'au port de sortie effective de la Communauté.

L'instrument du contrat de transport maritime est en général le connaissement maritime (bill of lading).

Le connaissement maritime, dans le cadre du contrat de transport unique, doit avoir pour point de départ le lieu de prise en charge des marchandises (où sont effectuées les formalités de dédouanement) jusqu'au port de destination d'un pays tiers.

Il atteste des obligations assumées par le transporteur et le chargeur maritime : c'est pourquoi il doit être signé.

II. Les « Non Vessel Operating Common Carrier » (NVOCC)

Depuis quelques années, une nouvelle profession s'est développée au sein de la chaîne du transport maritime. Il s'agit de sociétés de service (commissionnaire de transport, organisateurs de transport multimodal) dénommées NVOCC. Elles réservent des emplacements à bord des navires pour le compte de leurs clients dans les ports.

1. Rôle des NVOCC

La société NVOCC recueille des petits lots exportés aussi bien par des PME que par des groupes importants en proposant des départs hebdomadaires vers diverses destinations. Faute de quantité suffisante pour remplir un conteneur complet, ces sociétés doivent « relever » des lots de marchandises vers les ports où la massification du trafic permet des départs hebdomadaires.

La société NVOCC est maître du transport depuis la prise en charge des marchandises jusqu'au point de destination finale dans un pays tiers.

Elle organise le pré - acheminement par route jusqu'au port de sortie de l'Union européenne. Elle émet, à ce titre, un connaissement maritime NVOCC pour son chargeur. Le connaissement relatif au voyage maritime depuis le port de départ vers le port de destination finale visé par la compagnie maritime constitue un sous connaissement qui reste dans le circuit administratif du NVOCC.

La société NVOCC apparaît donc dans les faits comme une compagnie maritime qui exploite une partie du navire sans être armateur. Il a été admis par la jurisprudence commerciale qu'elles prennent les mêmes responsabilités que les compagnies maritimes lorsqu'elles établissent des connaissements maritimes.

2. Conséquences de leur rôle sur le plan douanier

On peut donc les considérer comme des compagnies maritimes et leur appliquer les dispositions reprises à l'article 793-2 : ainsi, le service des douanes peut viser l'exemplaire n° 3 de la déclaration d'exportation sur présentation d'un connaissement maritime émis par ces sociétés de services.

La société NVOCC est tenue de signer auprès du receveur du bureau de douane compétent un acte d'engagement l'obligeant :

- à garantir que les transports à destination des pays tiers mentionnés dans les connaissements maritimes, sont directs,
- à conserver dans ses archives des preuves de sortie physique de l'Union européenne correspondant à chaque envoi,
- à informer immédiatement le bureau de douane concerné lorsqu'un envoi n'a pas quitté l'Union européenne quel qu'en soit la raison,
- à informer le bureau de douane des déficits ou des excédents de marchandises constatés afin de modifier la déclaration d'exportation initiale correspondante.

Un modèle d'engagement figure en annexe n°XII de la présente décision.

FICHE 6 C : MARCHANDISES EXPORTÉES PAR LA VOIE MARITIME :**CAS PARTICULIER DES PRODUITS PAC**

Les exportations de produits relevant de la PAC sont soumises à des règles spécifiques en matière de justification de sortie du territoire douanier communautaire et de contrôle de la destination des marchandises. Ces règles sont également applicables en cas d'exportation par voie maritime.

I. Dispositions générales

Lorsque le bureau de dédouanement est différent du bureau de sortie de la Communauté, ces exportations sont soumises à deux formalités, qui suivent leurs règles propres.

1. formalité d'exportation et de justification de sortie du territoire communautaire**a. exportation vers un pays tiers autre que l'AELE**

Depuis le 1^{er} juillet 2001, la procédure de transit n'est plus applicable aux marchandises relevant de la PAC, exportées directement vers un pays tiers depuis le territoire national ou via un autre Etat membre, sans passage par un pays de l'AELE (article 340 quater des DAC).

Ces exportations, lorsqu'elles quittent le territoire communautaire par un bureau de sortie différent du bureau de dédouanement, sont acheminées sous couvert de l'exemplaire 3 du DAU. Le bureau de sortie vise le document une fois constatée cette sortie.

b. exportation vers ou via un pays de l'AELE

Seule reste obligatoire le placement sous le régime du transit communautaire externe (T1)⁹ l'exportation des marchandises relevant de la PAC, destinées aux pays de l'AELE (Suisse, Liechtenstein, Norvège, Islande et Roumanie) ou empruntant leur territoire. Le placement de ces marchandises sous transit permet au bureau de dédouanement (bureau d'exportation) de viser le justificatif de sortie (l'exemplaire n° 3 du DAU ou le document commercial selon la procédure de dédouanement utilisée) et de le restituer au déclarant après avoir apposé sur tous les exemplaires de la déclaration de transit la mention « EXPORT » en rouge. Le principal obligé devient responsable de l'opération.

2. contrôle de la destination tierce des marchandises

Tous les envois de marchandises PAC (faisant l'objet d'une demande de restitution selon le Règlement (CE) n° 800/99 de la Commission du 15 avril 1999) doivent être accompagnés d'un exemplaire de contrôle T5, sauf dans le cas où le bureau de dédouanement est aussi bureau de destination (dénomination du bureau de sortie en matière de contrôle de la destination des marchandises).

De plus, tous les envois de marchandises PAC doivent faire l'objet d'un scellement sauf cas exceptionnel. Dans ce cas, la dispense de scellement doit être dûment motivée et mentionnée sur l'exemplaire de contrôle T5.

Exemples :

- dans le cas où le bureau de dédouanement est Orléans et où le bureau de destination (sortie physique effective des marchandises) est Le Havre, les marchandises doivent être accompagnées d'un exemplaire de contrôle T5.
- dans le cas où le bureau de dédouanement est Le Havre et où le bureau de destination est aussi Le Havre, le service n'a pas à viser d'exemplaire de contrôle T5.

Cas particulier

Tous les envois de marchandises soumises à la production d'un certificat d'exportation (selon les dispositions du règlement CE n° 1291/2000 de la Commission du 9 juin 2000) avec dépôt de garantie auprès de l'office payeur, doivent être accompagnées d'un exemplaire de contrôle T5 jusqu'au bureau de destination même si le bureau de dédouanement et le bureau de destination sont identiques.

3. règles applicables

Les formalités concernant l'exemplaire de contrôle T5 suivent leurs règles propres, qui sont distinctes de la justification de sortie de la Communauté.

⁹ et non du transit communautaire interne (T2) comme pour les autres marchandises communautaires

En conséquence, le bureau qui vise l'exemplaire n° 3 du DAU **peut être différent** de celui qui vise l'exemplaire de contrôle T5.

II. règles applicables en matière d'exportation par la voie maritime

1. Règles de visa d'exemplaire 3 du DAU

Le bureau de douane de sortie compétent pour la procédure d'exportation suit les règles fixées par l'article 793 - 2 des DAC. Elles sont précisées dans la fiche 6A de la présente décision.

2. Règles de visa du T5 en cas de transport maritime

La base juridique est constituée par l'article 912 quater des DAC.

Pour les marchandises expédiées par la voie maritime, le bureau de destination qui doit viser l'exemplaire de contrôle T5 est le bureau de douane dont dépend le port dans lequel les marchandises sont embarquées pour la première fois sur un navire opérant sur une ligne maritime **non régulière** douanière.

Par conséquent, le bureau de destination, où doit être visé l'exemplaire de contrôle T5 est situé :

- dans le cadre d'une ligne maritime non régulière douanière au 1^{er} port d'embarquement ;
- dans le cadre d'une ligne maritime régulière douanière au 2^{ème} port, qui est le port de sortie définitive de la Communauté

3. Exemples :

Exemple 1. Transport, dans le cadre d'une ligne **non régulière douanière**, de marchandises PAC embarquées au port du Havre vers un autre port communautaire (Anvers) puis vers un pays tiers avec ou sans transbordement.

a) marchandises prises en charges au port du Havre dans le cadre d'un contrat de transport unique à destination d'un pays tiers

Le Havre est le **bureau de sortie** en tant que « bureau de douane compétent pour le lieu où les marchandises sont prises en charge par une compagnie maritime dans le cadre d'un contrat de transport unique à destination d'un pays tiers » : **visa de l'exemplaire n° 3** de la déclaration d'exportation.

Le Havre est **aussi bureau de destination** en tant que « bureau responsable du port où les marchandises sont placées sur un navire d'une ligne autre qu'une ligne régulière » : **visa** de l'exemplaire de contrôle **T5**.

b) marchandises ne faisant pas l'objet d'un contrat de transport unique à destination d'un pays tiers au port du Havre

Le Havre est **bureau de sortie** en tant que dernier bureau de douane avant que les marchandises ne quittent le territoire douanier de la Communauté (la ligne non régulière fait quitter le territoire communautaire) : visa de **l'exemplaire n°3** de la déclaration d'exportation.

Le Havre est **aussi bureau de destination** : visa de l'exemplaire de contrôle **T5**.

Exemple 2. Transport, dans le cadre d'une ligne **régulière douanière**, de marchandises PAC embarquées au port du Havre vers un autre port communautaire (Anvers) et ensuite vers un pays tiers avec ou sans transbordement.

a) marchandises prises en charges au port du Havre dans le cadre d'un contrat de transport unique à destination d'un pays tiers

Le Havre est **bureau de sortie** (en raison du contrat de transport unique) : visa de **l'exemplaire n° 3** de la déclaration d'exportation.

Anvers est **bureau de destination** : visa de l'exemplaire de contrôle **T5**.

b) marchandises ne faisant pas l'objet d'un contrat de transport unique à destination d'un pays tiers au port du Havre

Anvers est **bureau de sortie** (la ligne régulière sans contrat de transport unique fait prolonger le territoire communautaire jusqu'à Anvers) : visa de **l'exemplaire n° 3** de la déclaration d'exportation.

Anvers est **aussi bureau de destination** : visa de l'exemplaire de contrôle **T5**.

FICHE 6 D : MARCHANDISES EXPORTÉES PAR LA VOIE MARITIME :**CAS PARTICULIER DES PRODUITS ACCISES**

Les produits soumis à accises sont acheminés sous couvert d'un document accises DAA/DAC jusqu'au bureau de sortie de la Communauté.

Les formalités de justification de sortie de la Communauté (exemplaire 3 du DAU) sont régies par l'article 793 – 6 bis des DAC.

I. Dispositions générales**1. S'agissant des formalités de justification de sortie de la Communauté (exemplaire 3 du DAU)**

L'article 793 – 6 bis des DAC prévoit que lorsque les marchandises exportées circulent sous couvert d'un document d'accompagnement accises, le bureau de douane d'exportation vise l'exemplaire 3 du DAU. Il le rend au déclarant après avoir apposé la mention « export » en rouge sur tous les exemplaires du document d'accompagnement accises.

Le DAA sert de justificatif de sortie du territoire communautaire permettant au bureau de dédouanement, même s'il s'agit d'un bureau intérieur, de viser l'exemplaire n° 3 de la déclaration d'exportation.

Par conséquent, les DAA doivent systématiquement accompagner les produits soumis à accises et être visés au port de sortie effectif de la Communauté quel que soit le statut douanier de la ligne maritime (ligne douanière régulière ou non régulière).

Ainsi, les notions de contrat de transport unique à destination d'un pays tiers et de ligne maritime douanière régulière ne s'appliquent pas aux produits soumis à accises.

2. S'agissant des formalités concernant le DAA/DAC

Sur le DAA/DAC, l'entrepositaire agréé expéditeur doit :

- reporter en case 2 son numéro d'accises ;
- indiquer en case 7 l'adresse du destinataire établi dans le pays tiers et le nom de la personne qui agit pour le compte au bureau de sortie ;
- reporter dans la case 7a la mention « EXPORTATION HORS DE LA COMMUNAUTE » et le nom du bureau de sortie.

L'exemplaire 2 du DAA ou du DAC est revêtu de l'original de l'empreinte de la machine à timbrer ou du visa du bureau de dédouanement. L'exemplaire 1 est conservé par l'expéditeur. Les exemplaires 2, 3 et 4 accompagnent les marchandises jusqu'au bureau de sortie.

II. Le bureau de dédouanement est également le bureau de sortie

Le service du bureau de dédouanement, après accomplissement des formalités douanières, annote et vise la case C « certificat de réception ou d'exportation » au verso des exemplaires 2, 3 et 4 du DAA ou du DAC et conserve l'exemplaire 4.

L'exemplaire 3 du DAA ou du DAC doit être renvoyé par le bureau à l'opérateur.

Cas particulier des opérateurs bénéficiant d'une procédure de dédouanement à domicile (PDD).

Lorsque l'exportateur bénéficie d'une PDD dans un bureau de dédouanement qui est également le bureau de sortie, il est rappelé aux opérateurs et au service que l'inscription en comptabilité - matières (si cette facilité est utilisée dans le cadre de la PDD) n'exonère pas l'opérateur de ses obligations vis-à-vis de la réglementation des contributions indirectes.

Il doit notamment justifier la sortie de l'entrepôt fiscal ou de la propriété par un titre de mouvement établi en bonne et due forme.

III. Le bureau de dédouanement n'est pas considéré comme bureau de sortie

Le titre de mouvement couvrant la circulation des alcools et des boissons alcooliques en suspension de droit doit accompagner la marchandise jusqu'au bureau de sortie.

Le DAA/DAC doit mentionner comme point de sortie du territoire communautaire le bureau considéré comme tel et non le bureau de dédouanement.

1. formalités au bureau de dédouanement

a. cas général

Les marchandises sont dans un premier temps acheminées jusqu'au bureau de dédouanement.

Le rôle de ce bureau consiste, avant toute chose, à vérifier la mention portée dans la rubrique « point de sortie » (case 7 et 7 a du DAA/DAC). Il doit ensuite vérifier la cohérence entre les indications portées sur le titre de mouvement et celles de la déclaration d'exportation (DAU).

S'agissant des modalités de visa et de remise de l'exemplaire 3 du DAU au déclarant, la procédure suivante doit être appliquée :

- il appartient au déclarant de porter :
 - la référence du DAA/DAC dans la rubrique 44 des exemplaires 1,2 et 3 de la déclaration d'exportation (DAU) ;
 - la référence de la déclaration d'exportation dans la case A des exemplaires 2, 3 et 4 du DAA/DAC.
- il appartient au bureau de dédouanement
 - de viser ensuite l'exemplaire 3 de la déclaration d'exportation,
 - et de le restituer au déclarant après avoir apposé la mention « EXPORT » en rouge sur les exemplaires du DAA/DAC (2,3 et 4 si l'établissement du DAA/DAC a précédé les formalités douanières d'exportation ; 2, 3, 4, 1 bis et 1 si le DAA/DAC est établi au lieu de dédouanement).

b. Cas particulier d'une procédure de dédouanement à domicile (PDD)

L'opérateur doit porter la référence du DAA/DAC dans la comptabilité - matières (si celui-ci dispose de cette facilité) ou sur le DAU de droit commun dans le cadre d'une PDD.

Par ailleurs, il doit indiquer dans le DAA/DAC (case A) la référence de l'inscription en comptabilité - matières ou du DAU de droit commun, s'il s'agit d'une PDD.

En outre, les bénéficiaires sont dispensés de l'obligation de visa au bureau de dédouanement. Ils portent en case A du DAA/DAC (sur les 5 exemplaires) la mention « DISPENSE DE VISA AU BUREAU DE DEDOUANEMENT ». Ils peuvent également y apposer la mention « EXPORT ».

Le DAA sert de justificatif de sortie du territoire communautaire permettant au bureau de dédouanement, même s'il s'agit d'un bureau intérieur, de viser l'exemplaire n° 3 de la déclaration d'exportation.

2. Formalités au bureau de sortie

Les marchandises circulent ensuite jusqu'au bureau de sortie mentionné sur le titre de mouvement.

Après constatation effective de la sortie du territoire communautaire, le bureau de sortie annote et vise la case C « certificat de réception ou d'exportation » au verso des exemplaires 2, 3 et 4 et conserve l'exemplaire 4 du DAA/DAC. L'exemplaire 2 peut accompagner les produits jusque chez le destinataire étranger.

Le service renvoie ensuite à l'expéditeur l'exemplaire 3 du DAA/DAC.

3. Constatation de différence sur les quantités ou sur la nature des marchandises formalités au bureau de sortie

Lorsque le service du bureau de sortie constate une différence entre les quantités énoncées sur le DAA/DAC et les quantités composant le chargement, celui-ci annote la case A « contrôles » au verso des exemplaires 2, 3 et 4 du DAA/DAC.

a. Constatation de manquants

- Lorsque la différence est couverte par « le creux de route » déterminé conformément aux usages du commerce ou la tolérance de 1 %, le DAA/DAC est annoté à concurrence des quantités représentées au bureau de sortie ;
- Lorsque la différence provient d'une soustraction constatée au point de sortie, le DAA/DAC est annoté pour la quantité représentée au bureau de sortie. Il y a en outre infraction. Celle-ci est constatée par procès-verbal au lieu de constatation. En ce qui concerne les quantités manquantes, un avis de mise en recouvrement est décerné à l'encontre de l'expéditeur et de sa caution. L'apurement du titre de mouvement est conditionné au règlement de l'affaire contentieuse.

Par ailleurs, le bureau de sortie doit informer le bureau de dédouanement du déficit constaté.

b. Constatation d'excédents

- Lorsque l'excédent est couvert par la tolérance de 1%, le titre de mouvement est annoté à concurrence des quantités représentées ;
- Lorsque les quantités en excédent dépassent la tolérance de 1% ou lorsqu'elles résultent d'une manœuvre frauduleuse (addition de marchandises), les excédents sont saisis par voie de procès-verbal. L'apurement du titre de mouvement est conditionné au règlement de l'affaire contentieuse.

Dans les deux cas, le bureau de sortie retient les marchandises en excédent jusqu'au dépôt d'une déclaration d'exportation complémentaire.

c. Constatation d'une différence dans la nature des marchandises

Dans ce cas, le titre de mouvement est annoté et les marchandises dont la nature ne correspond pas à celle du document sont saisies. Au surplus, il y a lieu de constater un titre de mouvement inapplicable. L'apurement est conditionné au règlement de l'affaire contentieuse.

Sur le plan douanier, en cas de constatation d'une différence sur la nature des marchandises, le bureau de sortie s'oppose à leur exportation jusqu'au dépôt d'une nouvelle déclaration d'exportation. Le bureau de dédouanement est informé de manière à ce qu'il procède à l'annulation de la déclaration concernée.

IV. Dispositions applicables lorsque les marchandises sont placées en magasin ou aire d'exportation (MAE)

Les délais de transport sont portés sur le titre de mouvement au moment de leur validation à la recette locale ou de la validation par empreinte de la machine à timbrer. Les exportateurs ne sont pas toujours en mesure de connaître, notamment dans les cas de groupage, l'existence d'un placement éventuel en MAE au moment de l'établissement du document. Dès lors, le délai mentionné sur le document peut ne pas couvrir la durée de placement des marchandises en MAE. Le problème de la validité du titre de mouvement se pose dans le cas où les marchandises sont placées en MAE préalablement ou à l'issue des formalités de dédouanement.

Par conséquent, il convient de prévoir une procédure permettant de prolonger le délai de transport.

Ainsi le bureau où les marchandises sont placées en MAE prolonge le délai de transport à concurrence de la durée de séjour en MAE. A cette fin, le service annote le DAA/DAC. La mention est la suivante : « placement des marchandises en MAE au bureau de du..... au..... ». Elle est portée dans la case A de l'exemplaire 3 du DAA/DAC (recto ou verso).

Ce délai vient s'ajouter au délai de transport repris sur le document.

Par ailleurs, en cas de placement des marchandises en MAE dans un bureau de douane considéré comme bureau de sortie, le visa de l'exemplaire 3 du DAA/DAC dans la case C ne peut intervenir qu'à la sortie des marchandises du MAE.

V. Relevage et transbordement

Des marchandises devant initialement être exportées par un port A situé en France peuvent être « relevées » par voie terrestre en vue de leur exportation par un port B ou faire l'objet, au port A, d'un transport maritime par « feeder » en vue d'un transbordement sur un « bateau mère » dans le port B.

Dès lors, le point de sortie effectif du territoire de la Communauté peut ne plus correspondre au bureau de sortie mentionné sur le document d'accompagnement, si l'expéditeur des marchandises, au moment de l'établissement du document d'accompagnement, n'était pas en mesure de connaître le point de sortie définitif du territoire communautaire.

En conséquence, en cas de ré-acheminement des marchandises vers un autre port, la procédure suivante doit être appliquée :

L'expéditeur indique sur le DAA/DAC primitif un nouveau lieu de livraison, au cas particulier, un nouveau point de sortie du territoire de la Communauté. A cette fin, l'expéditeur modifie :

- la case 7a pour indiquer le nouveau bureau de sortie de la Communauté ;
- la case 7 pour indiquer le nom de la personne agissant pour le compte de l'expéditeur au nouveau port ;
- la case 13 pour indiquer le code ISO de l'Etat membre de sortie ;
- la case 17 pour prolonger le délai de transport le cas échéant.

L'expéditeur peut également modifier les informations de la case 11 « précisions concernant le transport » pour permettre l'identification du moyen de transport par lequel s'effectuera le relevage ou le transbordement et les informations de la case 9 pour indiquer les noms et adresse du nouveau transporteur.

Les modifications affectant le contenu des cases 7, 7a, 9, 11, 13 et 17 doivent être immédiatement indiquées au verso de tous les exemplaires du DAA/DAC dans la rubrique B « changement du lieu de livraison ».

Le bureau compétent pour le lieu d'expédition (tel que mentionné en case 8) doit être immédiatement informé par l'expéditeur des modifications affectant le contenu du document primitif.

Il appartient à l'expéditeur d'obtenir auprès du consignataire maritime toutes les informations requises. En effet, la modification du DAA/DAC ne pourra intervenir que sous la seule responsabilité de l'expéditeur. La personne agissant pour son compte au port français reporte les nouvelles informations au verso des exemplaires 2, 3 et 4 du DAA/DAC.

VI. Procédure particulière : lignes non régulières douanières entre deux ports français

Un dispositif spécifique a été mis en place au niveau national depuis le 1^{er} mars 2002.

Il concerne les exportations de produits soumis à accises par la voie maritime, effectuées au départ d'un premier port d'embarquement français sur une ligne maritime douanière **non** régulière à destination d'un deuxième port français où les marchandises quittent la Communauté.

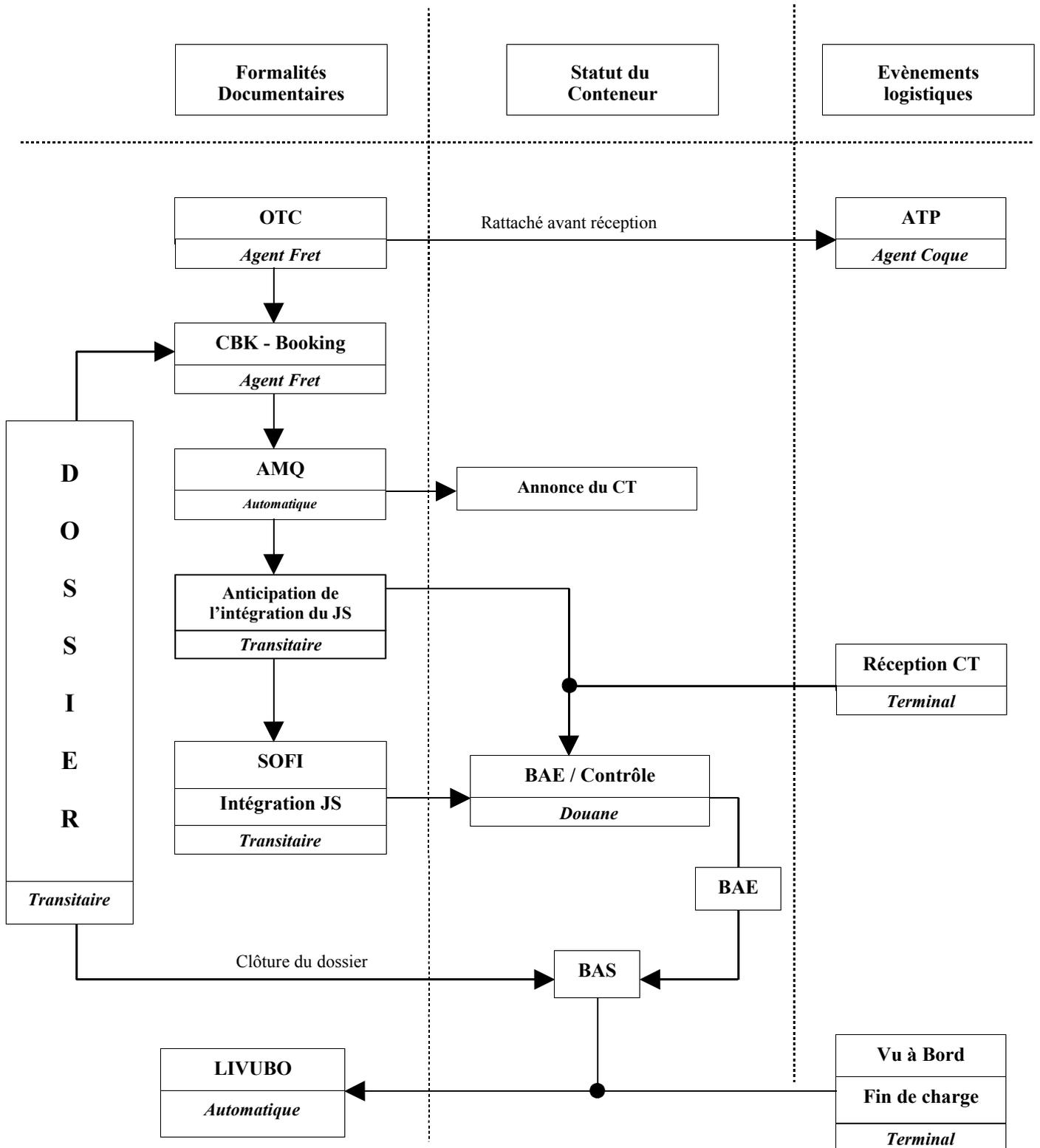
Exemple : embarquement de marchandises soumises à accises au port de la Rochelle sur une ligne maritime douanière **non** régulière et transbordement au port du Havre vers un pays tiers.

Le visa de l'exemplaire n° 3 du DAA est effectué au premier port d'embarquement français.

Des modalités de contrôle a posteriori ont été mises en place pour s'assurer de la sortie réelle des marchandises du territoire communautaire. Ces contrôles s'appuient sur la présentation du contrat de transport maritime (connaissance maritime) et sur le système informatique portuaire, qui permet d'assurer la traçabilité des marchandises jusqu'à leur sortie de la Communauté. Aussi le visa doit avoir lieu au vu des justificatifs de sortie de marchandises soit par exemple le « vu à bord » enregistrés dans Ademar/protis + (AP+).

Cette procédure ne s'applique pas lorsque le deuxième port d'où les marchandises quittent la communauté est un port situé dans un autre Etat membre.

ANNEXE N° II
Schéma Export Conteneur sur Terminal



ANNEXE N°III

Procédure fluvio maritime Opérateur agréé n° «x »

Il a été convenu entre :

M (Mme) directeur régional des douanes à

M (Mme)..... , directeur régional des douanes à.....

M (Mme)..... directeur régional des douanes à

Et

M (Mme) X , directeur de la société X.....

D'autoriser la société X..... à utiliser une barge exclusivement dédiée à assurer le transport de conteneurs entre les ports fluviaux de et les ports maritimes du Havre, de Rouen, de Dunkerque et/ou de Marseille.

Sous réserve des dispositions réglementaires en vigueur, cette procédure permet :

- la prise en charge et le dédouanement des marchandises qui, importées par le port du Havre, de Rouen, de Dunkerque et/ou de Marseille, sont acheminées aux ports fluviaux de
- ou,
- qui, expédiées des ports fluviaux desont acheminées au port du Havre, de Rouen, de Dunkerque et/ou de Marseille pour y être exportées.

I. DISPOSITIONS GENERALES

A. BASES JURIDIQUES

La procédure « fluvio- maritime » constitue une forme particulière de procédure simplifiée de transit communautaire fondée sur l'article 97-2 b du code des douanes communautaire et les articles 398 à 409, 446 et 448 du règlement (CEE) 2454/93 de la Commission du 2 juillet 1993 fixant certaines dispositions d'application du code des douanes communautaire (DAC)

Magasin de dépôt temporaire : article 48 à 55 du code des douanes communautaire (CDC).

Exportation : article 793 des DAC.

B. PRINCIPES

Cette procédure repose sur :

- la sécurité offerte par l'acheminement des marchandises conteneurisées par barge sur la voie fluviale,
 - l'utilisation par l'administration des douanes des données logistiques relatives aux acheminements,
 - l'utilisation de système informatique portuaire (GEMINI ou ADEMAR/PROTIS +)
- La société X..... constitue ses locaux ou aires d'embarquement ou de débarquement en Magasins de Dépôt Temporaire auprès des bureaux de douane de

II. DISPOSITIONS PARTICULIERES

L'EXPORTATION

► CHAMP D'APPLICATION :

La procédure ne s'applique qu'aux marchandises :

- exportées sous conteneur, par la voie maritime,
- sortant définitivement de la communauté européenne par le port du Havre, de Rouen, de Marseille et/ou Dunkerque

REF / NOTIFICATION FR 3/2002

- acheminées par barge fluviale des ports fluviaux de jusqu'au port de sortie du Havre, de Rouen, de Marseille et/ou de Dunkerque.

La procédure permet l'accomplissement des formalités douanières à l'exportation afférentes aux conteneurs pris en charge par la société contractante.

► **PRINCIPES DE BASE DE LA PROCEDURE :**

A. Port de sortie de la communauté européenne :

1. Formalités d'exportation accomplies au port de sortie :

Dès le départ de la barge, la société contractante transmet à la plate forme informatique portuaire les données sur les conteneurs mis à bord de la barge au départ du port fluvial de.....

Ces informations sont traitées automatiquement dans le système informatique portuaire avec un rapprochement du « programme du chargement du navire dénommé « booking » » et de l'AMPE*, puis elles sont diffusées aux différents intervenants portuaires.

La société contractante ou son représentant peut, dès la communication du numéro de confirmation issu du traitement informatique portuaire, valider par anticipation la déclaration d'exportation EX/EU correspondante.

Le statut BAE ou le circuit de contrôle, communiqué à la société contractante, ne devient définitif qu'après l'arrivée effective des marchandises au port de sortie et accomplissement des formalités correspondantes dans le système informatique portuaire.

**AMPE : avis de mouvement portuaire*

2. Marchandises sous douane déjà déclarées à l'exportation :

Lorsque les marchandises sont préalablement dédouanées dans les conditions de droit commun, avant leurs mises à bord de la barge fluviale, la société contractante peut, dès connaissance du numéro de confirmation, intégrer par anticipation dans le système portuaire les données de l'exemplaire n° 3 de la déclaration d'exportation ou d'un document d'effet équivalent.

3. Présentation des marchandises au port de sortie :

Après déchargement des conteneurs sur les terminaux ou quais, un « numéro d'inter change » est attribué à chaque conteneur dans le système portuaire.

Le bureau des douanes du port de sortie s'assure que les marchandises présentées correspondent aux marchandises déclarées, surveille la sortie physique des marchandises et procède au visa des documents concernés par la procédure d'exportation.

4. Cas particuliers :

Produits agricoles (AFD ou DST)

Le visa de l'exemplaire de contrôle T5 est obligatoirement effectué par le bureau de sortie effective de la Communauté.

Produits soumis à droits d'accises (sous DAA ou DSA)

Le visa des documents d'accompagnement accises est effectué par le bureau de sortie effective de la Communauté.

Sous réserve que le bureau de douane, en charge du port fluvial de....., puisse constater la prise en charge des conteneurs par le service des douanes du port de sortie dans le système informatique portuaire, les exemplaires d'accompagnements des produits soumis à droits d'accises (DAA ou DSA) seront visés par ce bureau de douane.

Marchandises stratégiques, Matériels de guerre ou assimilés :

Le visa du justificatif de sortie (exemplaire supplémentaire de la déclaration d'exportation) est obligatoirement effectué par le bureau de sortie effective du territoire national.

LE TRANSIT A L'IMPORTATION**1. Garantie**

La société contractante est dispensée de garantie.

2. Champ d'application

La procédure de transit « fluvio maritime » s'applique uniquement aux marchandises :

- importées sous conteneur, par la voie maritime,
 - entrant dans la communauté par le port du Havre, de Rouen, de Dunkerque et/ou de Marseille,
 - acheminées par barge fluviale jusqu'aux ports fluviaux de,
- en tenant compte des mesures de restrictions et d'interdictions en matière de transit.

Le fonctionnement de la procédure repose exclusivement sur les fonctionnalités du système informatique portuaire.

Lorsqu'une mesure n'est pas prévue expressément dans cette autorisation, ce sont les règles générales du transit communautaire qui s'appliquent.

3. Support documentaire

Le manifeste, dont le modèle figure en annexe 1, vaut déclaration de transit communautaire à condition qu'il comporte les mentions suivantes :

- * expéditeur (nom, adresse)
- * **date d'entrée en dépôt temporaire au port de**
- * destinataire (nom, adresse)
- * référence à l'autorisation
- * numéro du voyage de la barge
- * lieu de chargement
- * désignation commerciale des marchandises
- * numéro du conteneur, marques, numéros, nombre et nature des colis
- * masse brute
- * bureau de départ
- * bureau de destination
- * mention de l'existence des scellés douaniers
- * référence à la dispense de garantie
- * date
- * dispense de signature.

La société contractante indique au regard de chaque conteneur le statut douanier des marchandises :

- **C** pour les marchandises communautaires,
- **T1** pour les marchandises tierces,
- **TD** pour les marchandises déjà placées sous un régime de transit (document d'accompagnement NSTI), ou transportées dans le cadre du régime de perfectionnement actif, de l'entrepôt douanier ou de l'admission temporaire,
- **TF** pour les marchandises placées sous le régime du transit communautaire interne (DOM notamment),
- **X** pour les marchandises communautaires placées sous une procédure d'exportation,
- **Vide** pour les conteneurs vides.

REF / NOTIFICATION FR 3/2002

4. Formalités à accomplir au bureau de départ (port de chargement)

Après déchargement des conteneurs au port d'entrée, validation des « vus à quai » des conteneurs et accord des « bons à délivrer armements », une liste des conteneurs à charger sur la barge est établie et validée via le système informatique portuaire, par chaque transitaire ou service transit de l'armement concerné ou encore par la société contractante.

A partir de ces informations, la société contractante établit un préavis d'embarquement. Ce document prend la forme d'un manifeste.

Sa validation dans le système informatique portuaire entraîne son envoi automatique au bureau de douane de départ pour contrôle éventuel. Celui-ci dispose d'un délai de pour éventuellement sélectionner un ou plusieurs conteneurs en visite et exiger leur maintien sur le quai.

En l'absence d'intervention du service à l'issue de ce délai, la société contractante peut procéder au chargement de la barge.

A l'issue du chargement, la société de manutention communique au moyen du système informatique portuaire les références des conteneurs « vus à bord de la barge » pour confirmation de la fin du chargement à la société contractante, ainsi qu'aux transitaires et aux services transit armements concernés.

Une liste des restant à quai est éventuellement établie par le système informatique portuaire à la clôture du chargement de la barge. Cette liste est adressée automatiquement par le système informatique portuaire au bureau de douane de départ.

La société contractante devient dès lors principal obligé et responsable de l'ensemble du chargement. Le manifeste définitif est validé par la société contractante dans le système portuaire qui l'envoie automatiquement au bureau de douane de départ ainsi qu'au bureau de douane de destination (port fluvial de déchargement).

Toutefois, pendant une période transitoire et avant agrément d'une procédure totalement dématérialisée, le manifeste définitif est édité en trois exemplaires et pré authentifié par la société contractante au moyen du cachet prévu à l'annexe 62 des DAC.

Un exemplaire du manifeste est adressé dans les 24 heures qui suivent le départ de la barge, le délai ne court pas les dimanches et les jours fériés au bureau de douane de départ.

Un exemplaire du manifeste est adressé au (x) bureau (x) de destination (ports fluviaux de déchargement), au plus tard avant l'arrivée des conteneurs au port de déchargement.

Un exemplaire du manifeste accompagne les marchandises.

L'apurement du (des) manifeste (s) import du (des) navire (s) (déclaration sommaire) est effectué, pour tous les conteneurs embarqués sur la barge, dès validation du « vu à bord de la barge » ou du manifeste définitif de la barge via le système informatique portuaire.

5. Formalités à accomplir au bureau de destination (port de déchargement)

Le déchargement de la barge à l'arrivée est subordonné à l'autorisation préalable selon les modalités définies par le bureau de destination (accord implicite ou explicite, mode d'information).

Le manifeste définitif est présenté au bureau de destination le premier jour ouvrable suivant le jour d'arrivée de la barge au (x) port(s) de déchargement(s).

REF / NOTIFICATION FR 3/2002

La procédure est considérée comme apurée dès la présentation du manifeste et des marchandises au bureau de douane de destination.

Les conteneurs sous statut C sont en libre circulation à l'arrivée. La société contractante s'engage à apporter la preuve du caractère communautaire des marchandises sous statut C à toute demande du bureau de destination.

Les conteneurs vides peuvent être soumis à un contrôle au déchargement, par le bureau de destination.

Si à l'issue du déchargement les marchandises sous statut T1 ou TF n'ont pas reçu une destination douanière, la société contractante doit les constituer en dépôt temporaire.

L'assignation d'une destination douanière (mise à la consommation, transit, régimes économiques...) doit alors intervenir dans un délai de 45 jours, à compter de la date de déchargement des marchandises au port de chargement.

6. Transport de conteneurs placés sous le NSTI

Les opérateurs utilisateurs de la barge, réalisant leurs opérations de transit dans le NSTI, doivent attendre la mainlevée donnée par le système NSTI avant de procéder à l'embarquement au port de chargement.

Ces opérateurs remettent à la société contractante le document d'accompagnement et la liste d'articles édités par l'application NSTI. Les conteneurs concernés apparaissent sur le manifeste avec la mention « TD ».

A l'arrivée de la barge, immédiatement après le déchargement ou au plus tard au début de la vacation suivante du service des douanes, les opérateurs procèdent aux notifications d'arrivée via le système NSTI lorsque le port de déchargement met fin au régime du transit.

Lorsque le port de déchargement n'est pas le bureau de destination, le document d'accompagnement est annoté conformément aux dispositions applicables en matière de transbordement.

III. OBLIGATIONS DE LA SOCIETE CONTRACTANTE

Cette procédure est accordée sous réserve que la société contractante respecte ses engagements, à savoir :

- *considérer le manifeste définitif de la barge, présenté aux bureaux de douane compétents comme valant déclaration de transit communautaire avec les obligations qui en découlent,
- * se reconnaître principal obligé pour toutes les opérations de transit sous couvert du manifeste définitif,
- * conserver trace du statut douanier de tous les envois dans ses écritures commerciales,
- * respecter les obligations de destinataire agréé et à acquitter à première réquisition du service des douanes en cas de disparition des marchandises avant leur placement en dépôt temporaire, les droits et taxes y afférant.

REF / NOTIFICATION FR 3/2002

IV. DISPOSITIONS FINALES

La présente convention sera actualisée lors des évolutions du système informatique portuaire, afin de bénéficier de toutes les fonctionnalités susceptibles d'accélérer le passage portuaire et les formalités douanières.

En cas d'infraction importante ou répétitive aux prescriptions relatives à la procédure simplifiée ou aux conditions établies dans la présente convention celle-ci sera suspendue et/ou révoquée.

ENTREE EN VIGUEUR

La présente autorisation entre en vigueur le

Fait à , le

directeur régional des douanes à

Le directeur régional des douanes à

Pour la société contractante

Le directeur régional des douanes à

Tableaux sur le statut des marchandises et des documents douaniers ou divers exigés lors de l'entrée et de la sortie dans le SIP

ENTREES DANS LA ZONE SIP				
STATUT DES MARCHANDISES ET NATURE DES DOCUMENTS DOUANIERS OU DIVERS EXIGES				
MODE DE TRANSPORT MARITIME				
STATUT DES MARCHANDISES	LIGNE REGULIERE		LIGNE NON REGULIERE	
	TRANSIT PROCEDURE DE DROIT COMMUN NSTI	TRANSIT PROCEDURE SIMPLIFIEE (utilisation manifeste + dispense de garantie)	JUSTIFICATIF DU CARACTERE COMMUNAUTAIRE	MANIFESTE Valant justificatif du caractère communautaire
PRODUITS TIERS	T1 + Garanties	SIGLE T1	RIEN	RIEN
PRODUITS TIERS SOUMIS A RESTRICTIONS	T1 + DOCS (sanitaire, phytosan., bio-sécurité, annexe B, ESB, matériel de guerre, armes et munitions, poudres et substances explosives, ozone, Convention de Washington, médicaments, déchets, produits dangereux et nucléaire...)	SIGLE T1 + DOCS (sanitaire, phytosan., bio-sécurité, annexe B, ESB, matériel de guerre, armes et munitions, poudres et substances explosives, ozone, Convention de Washington, médicaments, déchets, produits dangereux et nucléaire ...)	RIEN+ DOCS (sanitaire, phytosan., bio-sécurité, annexe B, ESB, matériel de guerre, armes et munitions, poudres et substances explosives, ozone, Convention de Washington, médicaments, déchets, produits dangereux et nucléaire ...)	RIEN + DOC
PRODUITS TIERS INTERDITS AU NIVEAU NATIONAL*	Impossible si bureau de destination français	Impossible si bureau de destination français	Impossible si bureau de destination français	Impossible si bureau de destination français
PRODUITS TIERS PAC	T1 + Certificat d'importation	SIGLE T1 + Certificat d'importation	RIEN + Certificat d'importation	RIEN + Certificat d'importation
PRODUITS CE (Hors accises)	RIEN (librecirculation)	SIGLE C	T2L	SIGLE C
PRODUITS CE (Accises)	DOC D'ACC. ACCISES	SIGLE C + DOC D'ACC. ACCISES	DOC D'ACC. ACCISES	SIGLE C + DOC D'ACC. ACCISES
PRODUITS CE (Echanges avec Territ. Fisc. Différents : DOM, etc.)	T2F + Garanties	SIGLE TF	T2LF	SIGLE F
PRODUITS CE PAC (A l'export)	Exemplaire de contrôle T5	Sigle X + Exemplaire de contrôle T5	RIEN (produits tiers)	RIEN (produits tiers)
PRODUITS SOUMIS A CONTROLE DEST/UTIL.	Exemplaire de contrôle T5	Sigle C + Exemplaire de contrôle T5	Exemplaire de contrôle T5	Exemplaire de contrôle T5
PRODUITS CE (Export)	Justificatif de sortie	Sigle X	RIEN (produits tiers)	RIEN (produits tiers)
PRODUITS CE (dans emballages tiers)	T1 (pour les emballages)	Sigle T1 (pour les emballages)	T2L (produits CE)	Sigle N

* Produits suivants : confiseries « gelées de konjac » ou « mini-gelées », figues, noisettes et pistaches en provenance de Turquie, anis étoilé originaire de pays tiers, arachides de Chine et d'Egypte, confiseries « gelées à base de chondrus », « gelées pudding » et « jellyyum fruit jelly ».

SORTIES DE LA ZONE SIP HORS TRANSBORDEMENT				
STATUT DES MARCHANDISES ET NATURE DES DOCUMENTS DOUANIERS OU DIVERS EXIGES				
MODE DE TRANSPORT MARITIME				
STATUT DES MARCHANDISES	LIGNE REGULIERE		LIGNE NON REGULIERE	
	TRANSIT PROCEDURE DE DROIT COMMUN NSTI	PROCEDURE SIMPLIFIEE (utilisation manifeste/ dispense de garantie)	JUSTIFICATIF DU CARACTERE COMMUNAUTAIRE	MANIFESTE Valant justificatif du caractère communautaire
PRODUITS TIERS	T1 + Garanties	SIGLE T1	RIEN	RIEN
PRODUITS TIERS SOUMIS A RESTRICTIONS	T1 + DOCS (sanitaire, phytosan., bio-sécurité, annexe B, ESB, matériel de guerre, armes et munitions, poudres et substances explosives, ozone, Convention de Washington, médicaments, déchets, produits dangereux et nucléaire...)	SIGLE T1 + DOCS (sanitaire, phytosan., bio-sécurité, annexe B, ESB, matériel de guerre, armes et munitions, poudres et substances explosives, ozone, Convention de Washington, médicaments, déchets, produits dangereux et nucléaire ...)	RIEN+ DOCS (sanitaire, phytosan., bio-sécurité, annexe B, ESB, matériel de guerre, armes et munitions, poudres et substances explosives, ozone, Convention de Washington, médicaments, déchets, produits dangereux et nucléaire ...)	RIEN + DOC
PRODUITS TIERS INTERDITS AU NIVEAU NATIONAL*	Impossible si bureau de destination français	Impossible si bureau de destination français	Impossible si bureau de destination français	Impossible si bureau de destination français
PRODUITS TIERS (agricole)	T1 + Certificat d'importation	SIGLE T1 + Certificat d'importation	RIEN + Certificat d'importation	RIEN + Certificat d'importation
PRODUITS CE (Hors accises)	RIEN	SIGLE C	T2L	SIGLE C
PRODUITS CE (Accises)	DOC D'ACC. ACCISES	SIGLE C +DOC D'ACC. ACCISES	DOC D'ACC. ACCISES	SIGLE C + DOC D'ACC. ACCISES
PRODUITS CE (Echanges avec Territ. Fisc. Différents : DOM, etc.)	T2F + Garanties	SIGLE TF	T2LF	SIGLE F
PRODUITS CE PAC (A l'export)	Exemplaire de contrôle T5	Sigle X + Exemplaire de contrôle T5	RIEN (produits tiers)	RIEN (produits tiers)
PRODUITS SOUMIS A CONTROLE DEST/UTIL.	Exemplaire de contrôle T5	Sigle C + Exemplaire de contrôle T5	Exemplaire de contrôle T5	Exemplaire de contrôle T5
PRODUITS CE (Export)	Justificatif de sortie ou contrat de transport unique (documents de transport)	Sigle X + Justificatif de sortie ou contrat de transport unique (documents de transport)	RIEN (produits tiers)	RIEN (produits tiers)
PRODUITS CE (dans emballages tiers)	T1 (pour les emballages)	Sigle T1 (pour les emballages)	T2L (produits CE)	Sigle N

* Produits suivants : confiseries « gelées de konjac » ou « mini-gelées », figues, noisettes et pistaches en provenance de Turquie, anis étoilé originaire de pays tiers, arachides de Chine et d’Egypte, confiseries « gelées à base de chondrus », « gelées pudding » et « jellyium fruit jelly ».

SORTIES DE LA ZONE SIP HORS TRANSBORDEMENT			
STATUT DES MARCHANDISES ET NATURE DES DOCUMENTS DOUANIERS OU DIVERS EXIGES			
AUTRES MODES DE TRANSPORT (Terrestre, Ferroviaire, Fluvial)			
STATUT DES MARCHANDISES	ROUTIER	FERROVIAIRE	FLUVIAL
PRODUITS TIERS	T1 ou CARNET TIR + Garanties	T1 (+ garanties) ou LVI valant T1 (impossible si bureau de destination français)	T1 + Garanties ou MANIFESTE (valant T1)
PRODUITS TIERS SOUMIS A RESTRICTIONS	T1 ou CARNET TIR + Garanties + Documents	T1 (+ garanties) ou LVI valant T1 (impossible si bureau de destination français) + Documents	T1 + Garanties ou MANIFESTE (valant T1) + Documents
PRODUITS TIERS INTERDITS AU NIVEAU NATIONAL*	T1 (mais impossible si bureau de départ français) ou CARNET TIR + Garanties	T1 (+ garanties) ou LVI (valant T1) ms impossible si bureau de destination français	T1 + Garanties ou MANIFESTE (valant T1) ms impossible si bureau de destination français
PRODUITS TIERS (agricole)	T1 ou CARNET TIR + Garanties + Certificat d'importation	T1 (+ garanties) ou LVI valant T1 (impossible si bureau de destination français) + Documents + Certificat d'importation	T1 + Garanties ou MANIFESTE (valant T1) + Certificat d'importation
PRODUITS CE (Hors accises)	LIBRE CIRCULATION	LIBRE CIRCULATION	LIBRE CIRCULATION ou Manifeste (valant C)
PRODUITS CE (Accises)	DOC D'ACC. ACCISES	DOC D'ACC. ACCISES	DOC D'ACC. ACCISES
PRODUITS CE (Echanges avec Territ. Fisc. Différents : DOM, etc.)	T2F + Garanties ou libre circulation	T2F + Garanties ou libre circulation	T2F + Garanties ou Manifeste (valant TF) ou libre circulation
PRODUITS CE PAC (A l'export)	Exemplaire de contrôle T5 ou T1 T5 (AELE)	Exemplaire de contrôle T5	Exemplaire de contrôle T5
PRODUITS SOUMIS A CONTROLE DEST/UTIL.	Exemplaire de contrôle T5	Exemplaire de contrôle T5	Exemplaire de contrôle T5
PRODUITS CE (Export)	Justificatif de sortie ou contrat de transport unique (Documents de Transport)	Justificatif de sortie ou contrat de transport unique (Documents de Transport)	Justificatif de sortie ou contrat de transport unique (Documents de Transport)
PRODUITS CE (dans emballages tiers)	T1 (pour les emballages) + Garanties	T1 (pour les emballages) + Garanties	T1 (pour les emballages) + Garanties ou Manifeste (valant N)

* Produits suivants : confiseries « gelées de konjac » ou « mini-gelées », figues, noisettes et pistaches en provenance de Turquie, anis étoilé originaire de pays tiers, arachides de Chine et d’Egypte, confiseries « gelées à base de chondrus », « gelées pudding » et « jellyium fruit jelly ».

ANNEXE N° V

**DEMANDE D'AGREMENT DE LIGNE MARITIME REGULIERE ET
D'UTILISATION DE LA PROCEDURE SIMPLIFIEE DE TRANSIT NIVEAU 2
(ARTICLES 313 TER ET 448 DES DAC)**

A/AGREMENT LIGNE REGULIERE

Structure de la société (organigramme...)

Personnes responsables (fonctions dans la société)

Quels sont les liens entre la compagnie maritime et l'agent maritime ?

Le navire est-il entièrement affrété par l'agent maritime ?

Etes-vous représentant d'autres compagnies qui possèdent des agréments de ligne régulière ?

Liste des ports de l'Union Européenne concernés par la ligne régulière

Nom des navires empruntant cette ligne maritime

Fréquence du ou des parcours maritimes

Quel sera le type de trafic envisagé (nature des marchandises et volume estimé) ?

Quel est votre niveau de connaissance de la réglementation relative au transit ?

Présentation et visa des documents (information des chargeurs ? qui amène les T5, les DAA ?)

B/UTILISATION DE LA PROCEDURE SIMPLIFIEE DE NIVEAU 2

Conditions d'établissement du manifeste :

☞ qui le rédige ?

☞ provenance des informations ?

☞ qui vous communique le statut douanier des marchandises ?

☞ connaissez vous les sigles correspondant à ce statut ?

☞ le manifeste comporte-t-il toutes les mentions exigées (cf. article 447 §4 DAC) ?

Tenue des écritures (avez-vous un système informatique d'où est extrait le manifeste ?)

Archivage du manifeste ?

Acceptez-vous d'être entièrement responsables envers les autorités douanières, en assumant vos obligations et votre collaboration aux fins de la solution de toutes infractions et irrégularités ?

Lors de l'arrivée du navire, comment est présenté le manifeste ?

A quel moment en disposez-vous ?

Qui le dépose au bureau des douanes concerné ?

Vérifiez-vous que le manifeste corresponde bien aux marchandises déchargées ?

ANNEXE VI

▼ **M13**

ANNEXE 42 bis

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

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

ANNEXE N° VII

AGREMENTS DE LIGNE REGULIERE DELIVRES PAR LES ETATS MEMBRES

Compagnies Maritimes	Etats-Membres	Ports (A/R : Aller/Retour)	Navires	Certificats de ligne régulière et Procédure simplifiée de transit communautaire par la voie maritime (PST) 448 règlement 2454/93
AHLMARK LINES	Suède	Karlstad Nice	UNDEN MANGEN SUNNANHAV SOLAR –OCH- VANERLAND	KAD RF6
AMARLUX	Luxembourg	Barcelone Arles Lyon Chalon Mâcon Fos	M/V KAY-L M/V RICHARD C	LM-LUX 1 (amendement 3)
ANDREW WEIR AGENCIES	Royaume Uni	Dublin Liverpool, Greenock Bilbao, Le Havre Montoir de Bretagne Santander	CERVANTES PACHETO CITY OF OPORTO CITY OF LISBON	LVI/007/98 (amendment 18) PST

<p>ARC MARINE (Graviers et sables chargés sur des barges et transbordés sur des navires affretés Mar IntraCEE)</p>	<p>Royaume Uni</p>	<p>Newcastle Ipswich Shoreham Avonmouth Amsterdam Brugge Calais Fecamp Middlesboro Harwich Newhaven Neath Flushing Zeebrugge Dunkerque Roscoff Gateshead Londres Southampton Newport Anvers Ostende Dieppe Hull Douvres Littlehampton Cardiff Ghent Nieuwpoort Le Havre</p>	<p>ARCO AVON ARCO ARUN ARCO ADUR ARCO AXE ARCO THAMES ARCO SEVERN ARCO DART ARCO DEE ARCO DIJK ARCO TYNE ARCO BECK ARCO BOURNE ARCO BRAE ARCO TEST ARCO HUMBER</p>	<p>STN 0001</p>
<p>ATLANTICA S.P.A DI NAVIGAZIONE</p>	<p>Italie</p>	<p>Toulon Civitavecchia Cagliari</p>	<p>MS EUROSTAR VALENCIA</p>	<p>72 (amendement 1)</p>
<p>BRINDIE Limited</p>	<p>Royaume Uni</p>	<p>Douvres Dunkerque Ramsgate Boulogne Douvres Ramsgate Boulogne Dunkerque Calais Ostende</p>	<p>M/S CAROLINE M/V CAP AFRIQUE</p>	<p>008/DOV 002/DOV</p>
<p>BRITANNY FERRIES TRUCKLINE</p>	<p>Royaume Uni</p>	<p>Poole – Cherbourg (A/R) Portsmouth - St Malo (A/R) Portsmouth- Ouireham (A/R) Plymouth – Roscoff (A/R) Plymouth - St Malo (A/R) Portsmouth – Cherbourg (A/R) Poole - St Malo (A/R)</p>	<p>BARFLEUR VAL DE LOIRE BRETAGNE COUTANCES NORMANDIE NORMANDIE EXPRESS PONT AVEN MONT ST MICHEL</p>	<p>CCTO 10</p>

C2C SHIPPING LINES	Royaume Uni	Waterford Radicatel Warrenpoint Radicatel	M/V LUPUS M/V MARUS M/V C2C AQUARIUS	IE/06/2005
CELTIC LINK FERRIES	Irlande	Rosslare – Cherbourg Cherbourg - Rosslare	DIPLOMAT	IE/08/2005 RS
CLYDEPORT SHIPPING LTD	Royaume Uni	Greenock Liverpool Le Havre Southampton Belfast	M/V HEINRICH BEHRMANN M/V TINKA M/V NAUTILA	GRK 1/02
COAST TO COAST SHIPPING LINES LIMITED	Irlande	Waterford Radicatel Le Havre	M/V GERMAN	IE/03/2001/RS
DELPHIS (slot charters : Mac andrew – OPDR Hamburg – NYK Line)	Belgique	Rotterdam Lisbonne Leixoes Vigo Felixstowe Rotterdam Rotterdam Dunkerque Le Havre Felixstowe Le Havre Dunkerque Rotterdam	MS UTE JOHANNA MS OPDR CASABLANCA MS OPDR CARTAGENA MS OPDR PORTO MS OPDR SEVILLA MS VOLKERS	BE/015/A/3 BE/016/A/1 PST

EUCOM SHIPPING TRANSPORT	Irlande	Rotterdam Dublin Anvers Le Havre Seaforth (Liverpool) Cork waterford Belfast Warrenpoint Felixstowe Southampton	M/V YVETTE M/V JANE M/V PLANET V M/V MATHILDA M/V EMMA M/V COASTAL ISLE M/V COASTAL BAY M/V IDUNA	IE1/98 RS IE2/98 RS IE3/98 RS IE4/98 RS IE5/98 RS IE6/98 RS IE7/98 RS IE8/98 RS
		Anvers Le Havre Rotterdam Dublin Cork	SARAH	IE11/98 RS
		Dublin Belfast Rotterdam Le Havre Southampton	CAMIRA	IE13/98 RS
		Dublin Cork Belfast Anvers Le Havre	DENEB	IE14/98 RS
		Dublin Le Havre	PANDA II	IE1/99 RS
		Dublin Anvers Le Havre	M/V HAJO M/V SEABOARD CLIPPER M/V TINKA	IE2/99 RS IE3/99 RS IE6/99 RS
		Dublin Rotterdam Anvers Le Havre	AROSIA CLAUDIA ISABELL	IE 4/99 RS IE5/99 RS
		Anvers Rotterdam Le Havre Dublin Cork	M/V PHILIPP	IE11/99 RS
		Dublin Cork Rotterdam Le Havre Zeebrugge Greenock Anvers	M/V FLORA	IE12/99 RS

<p>EUCON SHIPPING TRANSPORT (suite)</p>	<p>Irlande</p>	<p>Dublin Rotterdam Anvers Le Havre Liverpool Cork Waterford Belfast Warrenpoint Felixstowe Southampton</p> <p>Anvers Le Havre Dublin Belfast Rotterdam</p> <p>Anvers Le Havre Dublin Cork Rotterdam</p> <p>Anvers Rotterdam Le Havre Dublin Cork Belfast</p> <p>Anvers Rotterdam Le Havre Dublin Cork Belfast</p> <p>Dublin Cork Belfast Warrenpoint Rotterdam Anvers Le Havre</p>	<p>M/V NORTHSEA TRADER</p> <p>M/V CORONEL</p> <p>M/V NORDSEE</p> <p>M/V RADESFORDE</p> <p>M/V ROSITA MARIA</p> <p>M/V ANGLIA</p>	<p>IE01/00 RS</p> <p>IE/03/00 RS</p> <p>IE/04/00RS</p> <p>IE/05/00RS</p> <p>IE06/00RS</p> <p>IE/07/2001/RS</p>
---	----------------	---	--	--

<p>EUCON SHIPPING TRANSPORT (Suite)</p>	<p>Irlande</p>	<p>Rotterdam Anvers Le Havre Dublin Cork Belfast Warrenpoint</p> <p>Dublin Cork Belfast Warrenpoint Anvers Rotterdam Le Havre</p> <p>Dublin Cork Belfast Warrenpoint Anvers Rotterdam Le Havre</p> <p>Dublin Cork Belfast Warrenpoint Anvers Rotterdam Le Havre</p> <p>Dublin Cork Belfast Warrenpoint Anvers Rotterdam Le Havre Southampton</p> <p>Dublin Cork Belfast Warrenpoint Anvers Rotterdam Le Havre</p>	<p>M/V CORVETTE</p> <p>M/V EURO MELODY</p> <p>M/V ANTJE JUERGENS</p> <p>M/V BG ROTTERDAM</p> <p>M/V EURO MELODY</p> <p>M/V CONDOR</p>	<p>IE/09/2001/RS</p> <p>IE/03/2003 RS</p> <p>IE/15/2003 RS</p> <p>IE/16/2003 RS</p> <p>IE/17/2003 RS</p> <p>IE/01/2004 RS</p>
---	----------------	---	---	---

EUCON SHIPPING TRANSPORT (suite)	Irlande	Dublin Cork Belfast Warrenpoint Anvers Rotterdam Le Havre	M/V RYFJELL M/V CROWNBREEZE M/V KARIN M/V LAILA M/V HEEREWEG M/V CONNEMARA M/V EFFORT	IE/02/2004 RS IE/03/2004 RS IE/04/2004 RS IE/06/2004 RS IE/07/2004 RS IE/08/2004 RS IE/09/2004 RS
		Dublin Cork Belfast Warrenpoint Anvers Rotterdam Le Havre Waterford Radicatel	M/V RYFJELL	IE/12/2004 RS
		Dublin Cork Belfast Warrenpoint Waterford Anvers Rotterdam Le Havre Radicatel	M/V CIMBRIS	IE/01/2005 RS
		Dublin Cork Belfast Warrenpoint Waterford Anvers Rotterdam Le Havre Radicatel	M/V ENCOUNTER	IE/02/2005 RS
		Dublin Cork Belfast Warrenpoint Waterford Anvers Rotterdam Le Havre Radicatel	M/V AMRUM TRADER	IE/04/2005 RS
		Dublin Cork Belfast Warrenpoint Waterford Anvers Rotterdam Le Havre Radicatel	M/V GUDRUN	IE/05/2005 RS
		Dublin Cork Belfast Warrenpoint Waterford Anvers Rotterdam Le Havre Radicatel	EUCON PROGRESS JESSICA B AMRUM TRADER NORTHSEA TRADER ENCOUNTER CONNEMARA CLONMORE BETSY S JANE EMMA	IE/07/2005 RS
				PST

<p>EUCON SHIPPING TRANSPORT (suite)</p>	<p>Irlande</p>	<p>Dublin Cork Belfast Warrenpoint Anvers Rotterdam Le Havre Radicatel</p> <p>Dublin –Radicatel -Dublin</p> <p>Dublin-Radicatel -Dublin</p> <p>8 -Dublin-Radicatel -Dublin</p> <p>8- Dublin – Radicatel- Dublin</p>	<p>EUCON PROGRESS JESSICA B AMRUM TRADER NORTHSEA TRADER ENCOUNTER CONNEMARA CLONMORE BETSY S JANE EMMA HEINZ SHEPERS</p> <p>M/V CAMIRA</p> <p>M/V JAN MITCHELL</p> <p>M/V BLEXEN</p> <p>M/V TRITON LOGA</p>	<p>IE/09/2005 RS</p> <p>IE/02/2006 RS</p> <p>IE/03/2006 RS</p> <p>IE/04/2006RS</p> <p>IE/05/2006RS</p> <p>PST</p>
<p>EUROFEEDERS</p>	<p>Royaume Uni</p>	<p>Southampton Rotterdam Felixtowe Thamesport Tilbury Dublin Belfast Le Havre</p> <p>Le Havre Anvers Felixtowe</p> <p>Belfast Dublin Le Havre Southampton Rotterdam</p> <p>Rotterdam Bilbao Le Havre Felixtowe</p>	<p>M/V CELTIC KING M/V EURO PHOENIX M/V NORTHSEA TRADER</p> <p>M/C CELTIC COMMANDER</p> <p>M/C CAMIRA M/V WESER</p> <p>M/V CONNEMARA</p>	<p>FXT 0007 (amendement 1)</p> <p>FXT 0008 (amendement 3)</p> <p>FXT 0009 (amendement 2)</p> <p>FXT 0011</p> <p>PST</p>
<p>FALCON SEAFREIGHT</p>	<p>Royaume Uni</p>	<p>Folkestone Boulogne (A/R)</p>	<p>M/V PULBECK</p>	<p>001 FOL</p>

<p>FINNLINES OYJ (FINCARRIES)</p>	<p>Finlande</p>	<p>Malmö Århus Hamina Kotka Helsinki Hanko Turku Uusikaupunki Rauma Oulu Kemi Lubeck Travemünde Kiel Rostock Anvers Zeebrugge La Pallice Bilbao El Ferrol Felixstowe Hull Tilbury Gdynia Szczecin</p>	<p>Finhansa Fintrader Finnpartner Transeuropa Rider Runner Astrea Polaris Largo Finnmaster Finnreel Finnpulp Finnmill Antares Birka Express Birka Carrier Birka Trader Forte Finnbirch Finnforest Amber Finnoak Inowroclaw Baumwall Global Carrier Global Freighter Transcarrier Eddystone</p>	<p>M026L</p>
<p>HOLLAND MAAS SHIPPING BV</p>	<p>Pays Bas</p>	<p>Rotterdam Felixstowe Southampton Vigo Lisbonne Leixoes Figueira Da Foz le Havre Anvers</p> <p>Rotterdam Felixstowe Southampton Vigo Lisbonne Leixoes Figueira Da Foz le Havre Anvers Moerdijk</p>	<p>MS NAVITA MS HMS PORTUGAL</p> <p>MS HM NAVIGATOR MS NAVITA</p>	<p>NL - 70/313/0346/3 NL - 70/313/0346/4</p> <p>PST</p> <p>NL - 70/313/0346/1 NL - 70/313/0346/2</p> <p>PST</p>
<p>HOWERSPEED</p>	<p>Royaume Uni</p>	<p>Douvres - Calais</p> <p>Douvres -Dunkerque Calais – Ramsgate – Ostende- Zeebrugge- Newhaven - Dieppe</p>	<p>SEACAT RAPIDE SEACAT DIAMANT SEACAT SCOTLAND</p> <p>SEACAT SCOTLAND SEACAT DANMARK SEACAT GREAT BRITAIN</p>	<p>CCT05 CCT06 002F/DOV/2004</p> <p>002C/DOV/2003 00F/DOV/2003 002B/DOV/2003</p>

IRISH FERRIES	Irlande	Rosslare - Cherbourg Rosslare-Roscoff	M/V NORMANDY	IE02/00RS
LAPTHORN CoLtd	Royaume Uni	Calais Douvre Ramsgate Ridham dock Whitstable Dunkerque	HOO MAPLE	MED/SHE/001
MAC ANDREWS COMPANY	Royaume Uni	Liverpool Greenock Bristol (Avonmouth) Dublin Bilbao Montoir de bretagne Santander Dublin Liverpool Greenock Lisbonne Leixoes Bilbao Felixstowe Rotterdam	Cervantes City of Oporto City of Lisbon Margret Doerte City of Lisbon City of Oporto Margret	LIV/001/03 (amendement 1) LIV/002/03 (amendement 1)
MOBY TRADER	Italie	Piombino – Bastia Gêne- Bastia Santa Teresa di Gallura- Bonifacio Livourne - Bastia Livourne - Bastia	M/N BASTIA – GIRAGLIA M/N MOBY VINCENT – MOBY FANTASY- MODY MAGIC – MOBY KING M/N BASTIA- M/N CITTA DI PIOMBINO MOBY FANTASY – MOBY MAGIC- MOBY KING – GIRAGLIA – MOBY VINCENT M/N MOBY LALLY	N° 12 à 24 N° 29
NORFORKLINE CONTAINERS	Irlande	Dublin Waterford Le Havre Dublin	M/V EFFORT	IE/11/2004 RS
NORFOLKLINE SHIPPING	Royaume Uni	Douvre Dunkerque	M/V MIDNIGHT MERCHANT M/V NORTHERN MERCHANT M/V MAERSK DUNKERQUE	CCTO 24
NYK LINE (EUROPE)	Royaume Uni	Le Havre Anvers Leixoes Lisbonne	ANGELA J	STN0002

<p>OPDR NETHERLANDS AGENCIES</p> <p>(slot charter DELPHIS N.V)</p>	<p>Pays Bas</p>	<p>Rotterdam Felixstowe Southampton Anvers Le Havre Bilbao Vigo Lisbonne Leixoes Figueira da Foz</p>	<p>M/V UTU JOHANNA M/S OPDR CARTAGENA M/S OPDR SEVILLA M/S OPDR PORTO M/S OPDR CASABLANCA</p>	<p>NL - 313- 2006- 006/5 NL-313-2003- 006/4 NL-313-2003- 006/3 NL-313-2003- 006/2 NL-313-2003- 006/1</p> <p>PST</p>
<p>P & O STENA LINE</p>	<p>Royaume Uni</p>	<p>Douvres Calais</p> <p>Douvres Calais</p>	<p>EUROPEAN SEAWAY EUROPEAN HIGHWAY EUROPEAN PATHWAY</p> <p>P.OSL DOVER P.OSL CALAIS P.OSL BURGUNDY P.OSL KENT P.OSL CANTERBURY P.OSL AQUITAINE P.OSL PROVENCE</p>	<p>004/DOV</p> <p>003/DOV</p>
<p>P & O EUROPEAN FERRIES</p>	<p>Royaume Uni</p>	<p>Portsmouth Le Havre Portsmouth Cherbourg</p>	<p>PRIDE OF PORTSMOUTH PRIDE OF LE HAVRE PRIDE OF CHERBOURG PRIDE OF HAMPSHIRE PRIDE OF BILBAO SUPERSTAR EXPRESS SEA HAWK</p>	<p>SECT018 SECT011 SECT012 SECT013 SECT014 SECT015 SECT016</p>

<p>PORTLINK</p> <p>(slot charters : OPDR HAMBOURG – HMS ROTTERDAM- NYK LINE K LINE TOKYO – MAERSK SEALAND – MAC ANDREW – X- PRESS CONTAINER)</p>	<p>Belgique</p>	<p>3-Le Havre Anvers leixoes Lisbonne Le Havre Rotterdam</p> <p>4-Le Havre Rotterdam Lisbonne Leixoes Vigo Le Havre Anvers</p> <p>5- Le Havre Felixstowe Rotterdam Leixoes Vigo Le Havre Felixstowe Rotterdam</p> <p>Le Havre Anvers Rotterdam Lisbonne Leixoes Vigo</p> <p>2. Rotterdam – Vigo – leixoes – Lisbonne – Rotterdam – Le Havre - Rotterdam</p>	<p>MS PORTLINK CARAVEL MS PORTLINK PACER MS KARIN MS RHEINTAL</p> <p>MS PORTLINK RUNNER MS PORTLINK CARAVEL MS PORTLINK SPRINTER MS SCHEDEDIJK MS NORTH EXPRESS MS IJSSELDIJK</p> <p>Karin Portlink Pacer</p>	<p>BE/001/A/4</p> <p>BE/001/A/2</p> <p>BE/001/A/5</p> <p>PST</p>
<p>RUD JONSSON & Co AB</p>	<p>Suède</p>	<p>Chatham Anvers Rouen Rotterdam Lubeck Kiel Norrkoping Hallstavik</p>	<p>BALTIC BRIGHT BALTIC PRINT</p>	<p>55/7096/98</p>

SALLY LINE	Royaume Uni	Ramsgate Ostende Calais ou dunkerque en cas de déroutement	EUROTRAVELLER EUROWAY EUROVOYAGER	005/RNG
SAREMAR	Italie	Santa teresa di Gallura Bonifacio	ICHNUSA CARLOFORTE	IT- CA 6
SEAFRANCE	Royaume Uni	Douvres - Calais Douvres Dunkerque en cas de déroutement	SEAFRANCE CEZANNE SEAFRANCE RENOIR SEAFRANCE MANET SEAFRANCE CEZANNE SEAFRANCE NORD- PAS DE CALAIS	006 A-E/2001
SPEEDFERRIES	Royaume Uni	Douvres Boulogne	SPEED ONE	011/DOV/2004
TRASMEDITERRANEA	Espagne	Vigo St Nazaire (Montoir)	SUPERFAST LEVANTE TRANSGARD	SR14 – L2
TOURSHIP ITALIA	Italie	Livourne - Bastia Savone - Bastia Ajaccio –Nice Ajaccio – Toulon Savone – Bastia Bastia –Nice Bastia –Toulon Calvi – Nice Bastia - Livourne	SARDINIA REGINA M/NT MEGA EXPRESS M/NT CORSICA VICTORIA	N° 57 N° 58 N° 59 N° 60
UNITED MARINE DREGING LIMITED (dragageurs de sable)	Royaume Uni	Avonmouth- Barry Britton Ferry- Bedhampton Cardiff – Erith (Londres) – Greenwich (Londres)- Le tréport - Dieppe- Rouen – Fécamp- Heysham- Hull – Liverpool – Newport – Pembroke Dock- Swansea- Southampton – Shoreham- Ridham-	CITY OF WESTMINSTER CITY OF LONDON CITY OF CARDIFF CITY OF CHICHESTER	STN0003
UPM KYMMENE OYJ	Finlande	1- Hamina (FI) – Rauma (FI) – Rouen (FR) – Blyth (RU) – Hamina (FI) 2- Hamina (FI) – Rauma (FI) – El Ferrol (ES) – Santander (ES) – Zeebrugge (BE) – Helsinki (FI) – Hamina (FI)	M/S MISTRAL M/S MIMER M/S MIDAS M/S MIRANDA M/S ALTELAND	MO28 L PSM

<p>X PRESS CONTAINER LINE</p>	<p>Royaume Uni</p>	<p>Felixstowe Southampton Immingham Thamesport Lisbonne Leixoes Vigo Le Havre Rotterdam Setubal</p> <p>Felixstowe Southampton Immingham Thamesport Lisbonne Leixoes Vigo Le Havre Rotterdam</p> <p>Rotterdam Bilbao Le Havre</p> <p>Rotterdam Thamesport Dublin Leixoes Vigo Cork Zeebrugge</p> <p>Thamesport Rotterdam Tilbury Felixstowe Bilbao Le Havre Gothenburg Zeebrugge Gijon</p> <p>Felixstowe Southampton Immingham Thamesport Lisbonne Leixoes Vigo Le Havre Rotterdam</p>	<p>M/V TOSSENS M/V ANGELA J M/V MERKUR</p> <p>ODPR SEVILLA</p> <p>MERKUR PATRICIA S</p> <p>MIRA J PATRICIA S HELENA SCHEPERS</p> <p>JAN FABIAN DETTE G HELENA SCHEPERS ADELE C MELODY SUN VITA PATRICIA S MIRA J TOSSENS HANSEATIC SWAN EMSTAL PLOVDIV ALEXANDRA</p> <p>TOSSENS EMSTAL HANSEATIC SWAN PATRICIA S HELENA SCHEPPERS SUN VITA MELODY JAN FABIAN DETTE G ADELE C MIRA J PLOVDIV ALEXANDRA</p>	<p>FXT 012/03 REV 2/04</p> <p>STN 0002</p> <p>CCTO 9</p> <p>CCTO 8 (amendement 2)</p> <p>CCTO 13 (amendement 5)</p> <p>CCTO 14 (amendement 4)</p> <p>PST</p>
-----------------------------------	--------------------	---	---	--

ANNEXE N° VIII

AGREMENTS DE LIGNE REGULIERE ACCORDES PAR LA FRANCE

Compagnies maritimes	N° de certificats de ligne régulière	Etats membres	Ports	Noms des navires	Utilisation d'une procédure simplifiée de transit communautaire par la voie maritime (448 des DAC)
BRITTANY FERRIES	FR 003	Irlande	Roscoff - Cork	M/V VAL DE LOIRE M/V QUIBERON M/V BRETAGNE M/V NORMANDIE M/V BARFLEUR M/V DUC DE NORMANDIE	
CMN (Compagnie Méridionale de Navigation)	FR 037 FR 036 FR035 (ex FR 019 amendement 2)	Italie	Marseille – Bastia – Marseille Marseille –Ajaccio – Marseille Marseille – Calvi – Marseille Marseille – Ile Rousse – Marseille Marseille – Porto Vecchio- Marseille Marseille – Propriano –Porto Torres – Propriano- Marseille Toulon –Bastia – Toulon Toulon – Ajaccio- Toulon Toulon –Calvi – Toulon Toulon –Porto Veccio – Toulon Toulon – Propriano – Porto Torres – Propriano - Toulon	SCANDOLA GIROLATA KALLISTE	
EMERAUDE LINES	FR 032	Iles Anglo-normande	Saint Malo – Jersey (aller-retour) Saint Malo- Jersey- St Malo St Malo – Jersey – Guernesey – Jersey – St Malo St Malo – Jersey-St Malo – Guernesey – St Malo St Malo – Guernesey- Jersey – St Malo	HOVER SPEED	
EMERAUDE LINES	FR 022 (amendement 1)	Iles Anglo-normande	Saint Malo –Jersey – Guernesey Guernesey – Jersey- Saint malo Saint Malo- Guernesey (aller retour) Saint Malo – Jersey (aller-retour)	SOLIDOR 4 SOLIDOR 5	

FRET CETAM (AIRBUS A380)	FR 031 (amendement 1)	Allemagne Royaume Uni Espagne	1- Hamburg – Mostyn – St Nazaire – Bordeaux – Cadiz – Bordeaux – St Nazaire – Hamburg 2- Hamburg – Mostyn – St Nazaire – Bordeaux- Cadiz – Bordeaux - Hamburg	VILLE DE BORDEAUX	
MORVAN FILS	FR 008 (amendement 5)	Royaume Uni Iles Anglo- Normandes	Saint Malo – Portsmouth Jersey - Guernesey	M/V COMMODORE GOODWILL M/V COMMODORE CLIPPER M/V CLARE PURBEK	OUI
MORVAN FILS	FR 013	Royaume Uni Iles Anglo- Normandes	Saint Malo - Jersey- Guernesey - Poole . Weymouth – Guernesey – Jersey –Saint Malo	CONDOR EXPRESS CONDOR VITESSE	OUI
MORVAN FILS	FR 014	Royaume Uni Iles Anglo- Normandes	Poole- Guernesey Jersey- – Saint Malo. Saint Malo- jersey – Guernesey- Weymouth	CONDOR EXPRESS CONDOR VITESSE	OUI
MORVAN FILS	FR 028	Iles Anglo- Normandes	Saint Malo - Jersey - Guernesey	CONDOR 10	OUI
ARCELOR LOGISTICS FRANCE (transport de marchandises intra communautaire trafic d’acier)	FR 009 (amendement 4)	Espagne - Italie	Fos / Sagunto –Fos/Barcelone – Fos/ Tarragone – Fos/Piombino – Fos/Savone Sagunto/Fos – Sagunto/Salerno – Sagunto/Savone –Sagunto/Fos Piombino/Sagunto – Sagunto/Fos	M/V RUTH	
ARCELOR LOGISTICS	FR 010 (amendement 7)	Espagne - Italie	Fos / Sagunto –Fos/Barcelone – Fos/ Tarragone – Fos/Piombino – Fos/Savone Sagunto/Fos – Sagunto/Salerno – Sagunto/Savone –Sagunto/Fos Piombino/Sagunto – Sagunto/Fos	M/V BOSPORUS	

ARCELOR LOGISTICS	FR 016 (amendement 4)	Espagne Italie	Fos / Sagunto –Fos/Barcelone – Fos/ Tarragone – Fos/Piombino – Fos/Savone Sagunto/Fos – Sagunto/Salerno – Sagunto/Savone –Sagunto/Fos Piombino/Sagunto – Sagunto/Fos	M/V GERMAN BAY	
ARCELOR LOGISTICS	FR 029 (amendement 2)	Espagne Italie	Fos / Sagunto –Fos/Barcelone – Fos/ Tarragone – Fos/Piombino – Fos/Savone Sagunto/Fos – Sagunto/Salerno – Sagunto/Savone –Sagunto/Fos Piombino/Sagunto	M/N JACARANDA	
ARCELOR LOGISTICS	FR 033 (amendement 3)	Espagne Italie	Fos / Sagunto –Fos/Barcelone – Fos/ Tarragone – Fos/Piombino – Fos/Savone Sagunto/Fos – Sagunto/Salerno – Sagunto/Savone –Sagunto/Fos Piombino/Sagunto	M/V GRETA	
ARCELOR LOGISTICS	FR 034 (amendement 2)	Espagne Italie	Fos -sur - mer Sagunto - Barcelone Tarragone - Piombino Savone Salerno	M/V ALANA	
SNCM	FR 005	Italie	Marseille- Bastia – Livourne- Porto Vecchio Ajaccio- Porto torres Toulon – Propriano	PAGLIA ORBA MONTE D'ORO DANIELLE CASANOVA NAPOLEON BONAPARTE	
TRANSMANCHE FERRIES	FR 025	Royaume Uni	Dieppe - Newhaven	M/V SARDINIA VERA	
TRANSMANCHE FERRIES	FR 027 (amendement 2)	Royaume Uni	Dieppe – Newhaven Newhaven – Dieppe Dieppe- Portsmouth Portsmouth - Dieppe	M/V DIEPPE COTE D'ALBATRE	

ANNEXE N° IX

Contrat d'affrètement avec sous-affrètement et affrètement partiel.

Introduction

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

- a) EVP = conteneurs en équivalents 20 pieds, et
- b) EQP = conteneurs en équivalents 40 pieds.

Types d'affrètement de cellules

On distingue deux grandes formes :

- a) l'affrètement de cellules ordinaire (Ordinary Slot Charter), et
- b) l'accord de partage d'espace de navires (Vessel Sharing Agreement).

L'affrètement de cellules ordinaire

En cas d'affrètement de cellules ordinaire, un affréteur (une compagnie maritime) prend en location auprès d'un armateur (une autre compagnie maritime disposant de capacités excédentaires sur un navire) un certain nombre de cellules. L'affréteur acquitte (normalement) une somme pour l'ensemble des cellules prises en location, même s'il ne les utilisera pas toutes. Le contrat d'affrètement de cellules ordinaires se conclut (normalement) au voyage.

Accord de partage d'espace de navire

Dans l'accord de partage d'espace de navire, deux compagnies maritimes (ou plus) conviennent de mettre à la disposition l'une de l'autre un nombre déterminé de cellules sur des navires ou des itinéraires déterminés. Ces accords sont normalement conclus sur la base de la réciprocité et les compagnies maritimes concernées ne se paient pas mutuellement pour les cellules qu'elles partagent.

Conséquences commerciales

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

Conséquences pour l'agrément des lignes régulièresExemple 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 navire *HMS Goodwill*.**

Exemple n° 2

Lignes (1)	Navires (2)	Personnes responsables de la définition de la ligne (3)	Affréteurs partiels (4)
<p>Rotterdam – Felixstowe- Southampton – Anvers – Le Havre- Lisbonne – Leixoes – Vigo</p>	<p>Corvette et Caravel</p>	<p>A</p>	<p>B : sur le Corvette : Southampton – Anvers – Le Havre – Lisbonne ; sur le caravel : Southampton – Anvers- Le Havre – Lisbonne – Vigo</p> <p>C : sur le Corvette : Rotterdam – Southampton – Anvers – Le Havre – Lisbonne ; sur le Caravel : Southampton – Anvers – Le Havre – Lisbonne – Vigo</p> <p>D : sur le Corvette : Rotterdam – Southampton – Anvers – Le Havre - Lisbonne</p>
<p>Rotterdam – Felixstowe – Southampton- Anvers- Le Havre- Lisbonne – Leixoes- Vigo</p>	<p>Douro</p>	<p>B</p>	<p>A : Rotterdam – Felixstowe – Southampton – Anvers – Le Havre – Bilbao</p> <p>C : Southampton – Anvers – Le Havre – Bilbao- Lisbonne – Leixoes</p> <p>D : Anvers – Le Havre – Bilbao – Lisbonne- Leixoes – Vigo</p>

<p>Rotterdam – Felixstowe – Southampton – Anvers – Le Havre – Lisbonne – Leixoes – Vigo</p>	<p>Angela J</p>	<p>C</p>	<p>A : Rotterdam – Felixstowe – Southampton – Anvers – Le Havre – Lisbonne</p> <p>B : Rotterdam – Southampton – Anvers – Le Havre – Lisbonne</p> <p>D : Anvers – Le Havre – Lisbonne – Leixoes – Vigo</p>
<p>Rotterdam – Felixstowe – Southampton – Anvers – Le Havre- Bilbao – Lisbonne – leixoes – Vigo</p>	<p>Goodwill</p>	<p>D</p>	<p>A : Rotterdam – Felixstowe – Southampton – Anvers – Le Havre – Lisbonne</p> <p>B : Rotterdam – Southampton – Anvers – Le Havre – Lisbonne</p> <p>C : Anvers – Le Havre – Lisbonne – Leixoes - Vigo</p>

* 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, sont repris 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, est mentionné 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 doivent figurer 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.

ANNEXE N° X

MODELE D'AUTORISATION
D'EXPEDITEUR AGREE – T2L/T2LF -

I - TITULAIRE

Société (nom ou raison sociale) :

Dont le siège social est situé à (adresse complète) :
.....

Représentée par :

Ci- après dénommée « expéditeur agréé »

II - BASE JURIDIQUE

*Articles 373 à 378 des dispositions d'application du code des douanes communautaire (DAC);

* Articles 324 bis à 324 quinquies des dispositions d'application du code des douanes communautaire (DAC).

III - BENEFICIAIRE

La qualité d'expéditeur agréé permet à la société.....d'utiliser des documents T2L/T2LF comme preuve du statut communautaire des marchandises sans devoir les présenter au visa du bureau de douane compétent.

1. Bureau de douane compétent :

2. Nombre d'opérations concernées :

3. L'autorisation est valable pour les marchandises énumérées ci- après :

indiquer la désignation commerciale ou SH

4. information du bureau de douane compétent ¹

mode d'information :

- téléphone
- fax
- E-mail
- autre moyen

5. Documents concernés utilisés

- document T2L/T2LF constitué par l'exemplaire 4 du document administratif unique (DAU) ;
- intercalaires T2L/T2LF bis ;
- document T2L/T2LF + liste de chargement
- facture

¹ cocher la case correspondante

- document de transport

6. Mode de préauthenticatif utilisé²

- visa préalable par le bureau de douane de départ
- cachet spécial pré-imprimé apposé par un imprimeur agréé conforme à l'annexe 62 des DAC
- cachet spécial dessiné par l'ordinateur, destiné à l'authentification des documents T2L/T2LF, émis au moyen d'un système informatique privé comportant une imprimante laser, cachet conforme à l'annexe 62 des DAC avec en case 1 soit l'empreinte de l'armoiries, soit le code iso alpha II (FR)
- cachet spécial en métal conforme à l'annexe 62 des DAC.

Emplacement du cachet spécial :

Documents T2L, T2LF, T2L bis, T2LF bis ou équivalents : le cachet doit être apposé au recto de ces documents (case C).

Listes de chargement : le cachet doit être apposé dans la case située en haut à droite sur chaque exemplaire.

IV. FORMALITES LIEES A L'EXPEDITION DES MARCHANDISES

1 – Information du bureau de douane compétent

Sauf cas particuliers³, l'expédition des marchandises est subordonnée à l'information du bureau de départ pendant les heures d'ouverture du bureau, de telle sorte que ce dernier puisse procéder éventuellement à un contrôle avant le départ de l'envoi.

2 – Annotation des documents

L'expéditeur agréé complète et signe les documents T2L/T2LF ou équivalents. Il doit inscrire, dans la case "D Contrôle par le bureau de départ" du document T2L/T2LF (exemplaire n° 4 du DAU) réservée au contrôle par le bureau de départ, ou dans un endroit apparent du document commercial utilisé, les mentions suivantes :

- le nom du bureau de douane compétent ;
- la date d'expédition ;
- la mention «expéditeur agréé».

3 – Dispense de signature

L'expéditeur agréé peut être autorisé à ne pas signer les documents T2L/T2LF ou équivalents, sous réserve qu'il ait préalablement déposé un engagement écrit par lequel il se reconnaît responsable des conséquences juridiques de l'émission de tous documents T2L/T2LF ou de tous documents commerciaux munis de l'empreinte du cachet spécial.

La mention "dispense de signature" doit figurer dans la case réservée à la signature de l'expéditeur agréé.

4 – Dépôt des documents au bureau de douane

Une copie des documents T2L/T2LF ou équivalents est déposée, adressée ou transmise au bureau de douane compétent au moment de l'expédition des marchandises.

² cocher la case correspondante

³ cas des bénéficiaires de la PDD

IV. DISPOSITIONS FINALES

L'expéditeur agréé s'engage à respecter les conditions prévues dans l'autorisation et à prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la garde du cachet spécial ou des formulaires revêtus de l'empreinte du cachet du bureau de départ ou de l'empreinte du cachet spécial sans préjudice des actions pénales et du paiement des droits et autres impositions en cas d'utilisation abusive.

L'expéditeur agréé est tenu de conserver une copie des documents visés au point III.5 pendant au moins deux ans. Les imprimés rendus inutilisables pour quelque motif que ce soit, doivent être conservés par l'expéditeur agréé et renvoyés tous les mois au service. En aucun cas, ils ne doivent être détruits.

En cas d'infraction importante ou répétitive aux conditions établies dans l'autorisation, celle-ci est suspendue ou révoquée.

Fait à

le

Signature du receveur des douanes

Signature de la société/Expéditeur Agréé

ANNEXE XI
Modèle d'autorisation TC 12

1. Titulaire de l'autorisation	<p style="text-align: center;">..... (Numéro de l'autorisation)</p>
<p style="text-align: center;">Autorisation en vue d'utiliser la simplification visée à l'article 324 sexies des DAC (article 18 de l'appendice II de la Convention)</p>	
2. Pays et ports de départ visés par l'autorisation et le(s) nom(s) du (des) représentant(s) de la compagnie maritime	
3. Pays et port de destination visés par l'autorisation et le(s) nom(s) du (des) représentant(s) de la compagnie maritime	
4. Autres informations	
5. Autorité de délivrance	
Cachet	
Nom :	Date :
Adresse :	
Pays :	(Signature)

ANNEXE N° XII

Acte d'Engagement

Nous, SOCIETE (nom et adresse)

Représentés par

Désirons bénéficier des dispositions reprises à l'article 793-2 des Dispositions d'Application du Code des Douanes Communautaire, permettant le visa immédiat par le(s) bureau(x) de douane de de l'exemplaire n° 3 des déclarations d'exportation EX 1 lorsque la marchandise est prise en charge dans le cadre d'un contrat de transport unique à destination d'un pays tiers.

Nous nous engageons à :

- produire, lors de l'expédition sur un autre port de sortie de l'Union Européenne, un exemplaire du connaissement maritime établi par (nom NVOCC) et indiquant que le contrat couvre l'acheminement depuis les locaux de jusqu'à destination d'un pays tiers,
- archiver et tenir à disposition de(s) bureau(x) de douanes concerné(s)⁽¹⁾, la preuve de la sortie de la marchandise du territoire douanier de la Communauté (le connaissement émis au nom de NVOCC..... avec le connaissement mère, visé "à bord", et/ou le manifeste émis par).
- Informer immédiatement le service des douanes concerné lorsqu'une marchandise n'a pu quitter l'Union Européenne pour quelque raison que ce soit,

et en cas,

- de non exportation effective de la marchandise, restituer l'exemplaire n° 3 du DAU EX1 pour annulation de la déclaration d'exportation,
- de déficit, faire annoter l'exemplaire 3 du DAU EX 1 du manquant,
- d'excédent, faire procéder à une déclaration de régularisation.

Fait à Paris, le

(
de :.....

¹⁾) bureau de douane

ANNEXE N° XIII

LEXIQUE

Comptabilité Matière Unique (CMU) :

L'ensemble des informations qui permettent de suivre une marchandise depuis son entrée dans le SIP jusqu'à sa sortie après affectation d'une destination douanière.

L'intérêt d'une comptabilité matière unique est d'assurer la gestion des différents statuts douaniers susceptibles d'être attribués à une marchandise au sein du SIP (prise en charge, dépôt temporaire, entrée en entrepôt douanier, entrepôt franc...). Elle s'enrichira ainsi des nouvelles informations induites par le placement des marchandises sous les différents régimes, tout en conservant l'historique des opérations antérieures.

Zone Portuaire Sous Douane (ZPSD) :

C'est un espace sous surveillance douanière, géré par un système informatique portuaire agréé par l'administration. Tout ce qui entre est pris en charge. Tout ce qui est pris en charge est apuré.

La ZPSD comprend :

- Les terminaux et les postes à quai sur le port désignés sous le terme de dépôt temporaire
- Les dépôts temporaires/MAE situés sur le port ou hors port mais toujours dans le périmètre du SIP.

Pour ces deux types de structures la réglementation applicable est identique et le SIP traitera de la même façon les marchandises qu'elles soient prises en charge sur le port ou dans un magasin hors port dépendant du SIP.

Dégroupage :

Action consistant à séparer en plusieurs unités des colis de marchandises rassemblés dans un conteneur à l'importation. Le terme de "dégroupage" relève plutôt du langage commercial alors que le dépotage est plutôt employé par la manutention.

Dépotage :

Déchargement de marchandises d'un conteneur ou d'une caisse mobile.

Le dépotage est précédé d'un déplacement de la localisation de l'unité de manutention.

La capitainerie :

Ce service du port assure un contrôle continu du trafic maritime dans le port. Il définit l'ordre d'entrée et de sortie des navires, et régule tous les mouvements de la navigation dans le port. La vigie dispose d'une couverture radar totale de la zone d'approche, du chenal et des bassins du port. La capitainerie propose un service d'aide à la navigation pendant le chenalage.

La compagnie maritime :

La loi définit l'armateur comme "celui qui exploite le navire en son nom qu'il en soit ou non propriétaire".

La compagnie maritime effectue des transports maritimes de marchandises à l'aide de navires en propriété, en affrètement coque nue, au voyage ou à temps (charte partie).

La compagnie maritime exerce deux types de fonctions:

- fonction nautique : armer et exploiter techniquement des navires et des équipages.
- fonction commerciale : assurer le déplacement des marchandises dans les meilleures conditions (fonction agent maritime).

Lors de l'escale au port, la compagnie maritime doit effectuer certaines opérations. N'étant pas toujours présente dans le port, elle se fait représenter. Ce représentant est appelé l'agent consignataire coque du navire. Il est le mandataire du navire pendant son escale. Il tient ses fonctions par délégation du capitaine du navire et représente ce dernier et son équipage auprès des autorités locales. Il n'est cependant responsable que de ses propres fautes.

Cet agent consignataire coque a des missions diverses. Il est souvent le premier à gravir l'échelle de coupée et sa première mission consiste souvent à remettre le courrier du bord. Il doit surtout prendre en compte de nombreux aspects techniques comme l'avitaillement, les réparations, les soins médicaux, la relève de l'équipage....

Il assiste le capitaine du navire et pourvoit à tous les besoins du navire dans le port. Il accomplit les formalités nécessaires à l'escale du navire auprès des différents services locaux.

Il réserve un poste à quai auprès de la Capitainerie du Port,

Il signale l'heure prévue d'arrivée (ETA), de départ (ETD),

Il traite avec le pilotage, le remorquage et le lamanage,

Il avitaille par l'intermédiaire d'un shipshandler (vivres, eau potable, carburant)

Il effectue le compte d'escale pour le compte de l'armateur,

Il dépose le manifeste D1, le manifeste de pacotille...

Le pilotage :

La fonction de pilote peut se définir comme l'art de diriger un navire. Cette fonction peut s'exercer soit dans la conduite des navires en haute mer (pilotage hauturier) soit dans la conduite des navires dans les ports et rivières.

En France, le pilotage dispose d'un statut particulier défini par la loi du 28 mars 1928 qui pose le principe de l'obligation de pilotage. C'est un monopole restreint à une zone géographique particulière. Il est organisé selon le système des listes, les pilotes devant servir les navires dans l'ordre d'arrivée sur rade, sauf si un des navires est en danger. Dans ce cas, le pilote doit le servir en priorité, même si le capitaine ne le demande pas.

Il existe trois exceptions à cette règle :

- les navires affectés exclusivement à l'entretien ou à l'exploitation du port,
- les navires dont la longueur est inférieure à une taille fixée par le règlement local,
- les navires dont les capitaines sont dotés d'une licence de capitaine-pilote.

Le pilote assiste le capitaine du navire lors de l'approche du port, du chenalage, des manœuvres avec ou sans remorqueur.

Le remorquage :

Contrairement au pilotage, le remorquage n'est en principe pas obligatoire. Il s'avère néanmoins indispensable à partir d'une certaine taille des navires pour des questions de manoeuvrabilité.

Le lamanage :

C'est l'opération qui consiste à amarrer un navire à quai.

Terme: amarrer, larguer les amarres, déhaler, mettre en place des défenses.

Cette activité est soit indépendante, soit gérée par l'autorité portuaire.

Le balisage :

Le centre de balisage assure :

- la maintenance des feux de navigation,
- l'installation, la maintenance et le changement des balises.

Le chargeur :

Ce n'est pas un métier portuaire. Le chargeur est le propriétaire de la marchandise au moment du passage portuaire. Il s'agit donc soit de l'exportateur, soit de l'importateur. Il est le client du port. C'est lui qui acquittera finalement le montant de toutes les prestations facturées par tous les intervenants de la chaîne de transport.

L'agent maritime :

Dans la gestion commerciale du navire, il est l'antenne dans le port de la compagnie maritime. Il prend en charge les marchandises et en assure la garde et la protection pendant son séjour sur le port.

Les fonctions commerciales de l'agent maritime incluent la documentation douanière et bancaire, le recrutement et l'encaissement du fret, l'établissement et la négociation des connaissements avec les chargeurs, ainsi que le cas échéant l'organisation des pré et post acheminements terrestres.

Dans le cadre de consortiums, d'alliances ou d'accords, il peut y avoir un agent consignataire coque du navire mais plusieurs agents maritimes responsables des marchandises.

A l'import :

l'agent maritime transmet le manifeste au courtier,

il transmet la liste des conteneurs à décharger au manutentionnaire,

il expédie les avis d'arrivée au "notify" du connaissement (BL) lorsque la marchandise est arrivée,

il reçoit le BL¹, encaisse éventuellement le fret et délivre le "delivery order" (bon à délivrer),

il gère les différences au déchargement (surveillance des opérations de manutention).

A l'export :

il reçoit les réservations de fret (booking),

il gère les listes prévisionnelles de chargement (réception, BAE douanier),

il transmet la liste de chargement au manutentionnaire,

il surveille les opérations de chargement (état des vus à bord) et établit le manifeste de sortie,

il vise le BL établi par le chargeur.

¹ BL : reçu de la marchandise, contrat de transport, titre représentatif de propriété

Le transitaire

Le terme de transitaire souvent utilisé abusivement recouvre plusieurs métiers, plusieurs fonctions et plusieurs responsabilités distinctes :

Transitaire mandataire : il agit au nom de son "mandant" (chargeur) dans les lieux ou les situations où ce dernier ne peut ou ne veut pas être présent lui-même. Il n'est donc pas responsable des opérations en tant que tel mais doit veiller à leur bon déroulement. Il doit exécuter fidèlement les instructions reçues et rend des comptes à son mandant. Il doit en particulier préserver les recours de son donneur d'ordres.

Commissionnaires de transport : c'est un professionnel du transport doté d'une licence et qui, comme les transporteurs routiers, doit disposer d'une capacité pour exercer son métier. Il agit en son nom propre et sous sa responsabilité, pour le compte d'un donneur d'ordre, le commettant. Il a le choix des voies et des moyens mais n'est pas, dans cette fonction, le transporteur. Il doit respecter les instructions de son commettant, s'informer des précautions à prendre avec la marchandise, veiller à ce que l'emballage de la marchandise soit conforme aux exigences du voyage, s'assurer de la qualité de ses sous-traitants, veiller à la bonne réalisation des opérations, assurer la marchandise conformément aux instructions données et conserver le recours de son commettant.

Commissionnaire en douane : c'est un professionnel qui a pour profession de déclarer pour autrui.

Le groupeur : il assure le regroupement au sein d'une même unité de charge (le conteneur ou la remorque) d'expéditions dont le poids et/ou le volume unitaire ne suffit pas à constituer un envoi FCL (Full Container Loaded). Cette fonction est très souvent assurée par les transitaires. Un conteneur de groupage fait l'objet de plusieurs contrats de transport, même si un BL de groupage est émis pour le bord.

Manifeste de la cargaison : état général du chargement du navire (OMI FAL2)

Destination douanière :

L'entrée en dépôt temporaire est apurée lorsqu'une destination douanière est donnée aux marchandises :

- Placement sous un régime douanier : mise à la consommation/mise en libre pratique - transit - entrepôt douanier - PA - AT - Exportation
- abandon
- destruction
- réexportation
- entrepôt franc et zone franche

NVOCC : (Non Vessel Operating Common Carrier) signifie "transporteur public sans navires".

Il s'agit d'un transitaire qui est juridiquement, à l'égard du chargeur, le transporteur. Il émet lui-même le connaissement maritime.

En amont, le NVOCC contracte un transport avec une compagnie maritime. En revanche, le chargeur n'a entre les mains que le document de transport émis par le NVOCC.

Celui ci est à la fois agent maritime (fret) et transitaire. Il peut émettre un contrat de transport maritime permettant à la douane de viser l'exemplaire n°3 de la déclaration d'exportation au port d'embarquement.

Un transitaire groupeur ne peut pas émettre un contrat de transport maritime.

Le merchant haulage - le carrier haulage:

Dans la négociation d'un contrat de transport, le chargeur a la possibilité de laisser la compagnie maritime organiser les pré et post acheminements continentaux (route, fer, voie d'eau) : c'est ce que l'on appelle le "carrier haulage".

Mais le chargeur peut aussi s'en charger lui-même ou par l'intermédiaire de son commissionnaire de transport : c'est ce que l'on appelle le "merchant haulage".

Le manutentionnaire :

Le manutentionnaire portuaire est un élément clé de la chaîne du transport maritime.

C'est la charnière entre le navire et la marchandise.

Le rôle du manutentionnaire est important :

- une manutention bien conduite réduit l'immobilisation du navire,
- un bon arrimage garantit la sécurité et la bonne conservation des marchandises.

Les compagnies maritimes négocient généralement des contrats à l'année avec les entreprises de manutention. Ces contrats reposent sur un volume prévisionnel d'unités de charge à manutentionner. Les terminaux les plus performants sont actuellement capable de charger ou de décharger entre 60 et 100 conteneurs en une heure.

Les manutentionnaires sont appelés "acconiers" dans les ports méditerranéens et "stevedores" dans les ports du nord de l'Europe.

Les métiers de la manutention peuvent être regroupés en trois grandes catégories :

- le gestionnaire du parc : dont la fonction est d'optimiser la gestion de l'espace dédié à la marchandise sur le terminal ;

- le shipplanner, dont la fonction est de prévoir le chargement/déchargement du navire en fonction des escales précédentes et suivantes ainsi que du chargement des conteneurs ;
- l'ouvrier docker : dont la fonction est d'assumer physiquement le déplacement des marchandises depuis ou vers le navire.

Principales fonctions :

Chargement/déchargement des navires

Réception/livraison des marchandises sur terre plein ou sous hangar, depuis camion, wagon, péniche

Empotage/dépotage, palettisation, allotissement

Camionnage portuaire (brouettage)

Pointage, pesage, échantillonnage, remise en état d'emballage

Saisissage de conteneurs, de voitures.

MAE : magasin et aire d'exportation

Le MAE concerne les marchandises dédouanées à l'exportation, elles sont stockées et en attente d'acheminement vers un pays tiers (délai de 60 jours). C'est une procédure nationale.

Entrepôts agréés (produits soumis à accises) :

La qualité d'entrepôt agréé implique des obligations particulières avec une comptabilité matières spécifique plus détaillée que la comptabilité du MDT/MAE.