



WORLD CUSTOMS ORGANIZATION
ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES



Manuel sur le transit

Pour l'établissement de systèmes efficaces de transit pour les PDSL

Organisation mondiale des douanes

Sommaire

I. Introduction	1
1. Contexte	1
2. Portée et objectifs	2
II. Cadres internationaux	4
1. Accord sur la facilitation des échanges (AFE) de l'OMC	4
2. Convention de Kyoto révisée	5
3. Autres accords internationaux	6
4. Accords/dispositifs à l'échelon régional	8
III. Enjeux du transit	11
1. Avantages des opérations de transit efficaces	11
2. Pays en développement sans littoral (PDSL)	11
3. Programme d'action d'Almaty	14
4. Complexité des procédures de transit	14
5. Approches d'un système de transit efficace	16
IV. Partage d'informations efficace	18
1. Avantage de l'échange d'informations	18
2. Accord bilatéral ou PDA	18
3. Outils de l'OMD dédiés à un échange d'informations efficace	19
4. Infrastructure informatique robuste	20
5. Pratiques des Membres	20
V. Système de garantie	30
1. Principes généraux de garantie pour le transit	30
2. Systèmes internationaux de garantie	33
3. Pratiques des Membres	35
VI. Simplification des formalités	37
1. Principes généraux de l'AFE et de la CKR	37
2. Documents douaniers internationaux – Carnet TIR et Carnet ATA	38
3. Pratiques des Membres	41
VII. Gestion des risques	43
1. Principe général de gestion des risques	43

2. Opérateur économique agréé	44
3. Informations préalables à l'arrivée	45
4. Pratiques des Membres	45
VIII. Scellements douaniers et autres mesures de sécurité	59
1. Intégrité de l'envoi	59
2. Scellements douaniers	59
3. Délai de transit	61
4. Escorte et convoyage douaniers	61
5. Contrôles routiers et corruption	61
6. Pratiques des Membres	62
IX. Infrastructure frontalière	66
1. Infrastructure spécifique pour le transit	66
2. Pratiques des Membres	66
X. Gestion coordonnée des frontières	68
1. Gestion coordonnée des frontières	68
2. Poste-frontière intégré	69
3. Pratiques des Membres	70
XI. Mesure des performances	73
1. Étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée	73
2. Indicateurs de performances	74
3. Pratiques des Membres	77
Annexe I Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC	79
Annexe II Convention de Kyoto révisée	81
Annexe III Convention TIR	86
Annexe IV Convention d'Istanbul	107
Annexe V Modèle de données de l'OMD – Processus opérationnel pour le transit	130

I. Introduction

1. Contexte

Le transit est une procédure dans laquelle les marchandises peuvent circuler sous le contrôle de la douane entre le bureau de douane de départ et le bureau de douane de la destination finale. Les procédures dysfonctionnelles de transit douanier augmentent les coûts de transport et constituent un obstacle majeur au commerce international. La façon d'assurer la sécurisation et l'efficacité du système de transit a fait l'objet de nombreuses discussions au sein de la communauté internationale.

Pour développer un système de transit effectif et efficace, il est nécessaire de prendre en compte plusieurs facteurs. Par exemple, des systèmes de garantie bien conçus qui couvrent le paiement des droits d'importation, des taxes et d'autres charges sont essentiels pour assurer la libre circulation des marchandises en transit. Le partage d'informations entre bureaux de douane et les flux de documentation rationalisés simplifient les procédures de transit et les rendent transparentes. Les scelllements douaniers sont des mécanismes qui garantissent l'intégrité physique des marchandises. Ils offrent également la garantie que les marchandises présentes au début d'une opération de transit quittent le pays de transit sans modification de leur état ou de leur quantité.

Le transit a été mis en avant comme l'un des éléments clés du Dossier sur la compétitivité économique (DCE) puisque des procédures de transit efficaces contribuent grandement à améliorer la compétitivité économique. À cet égard, le plan d'action du DCE, qui a été adopté par la Commission de politique générale en décembre 2012, mentionnait que les pratiques novatrices des Membres dans ce domaine seraient recueillies d'ici la fin 2013. Le plan d'action envisage également que l'OMD développe un nouvel outil ou instrument pour le DCE d'ici la fin 2014, à partir de la collecte des pratiques novatrices.

Le plan d'action du DCE mentionne la création possible de nouveaux instruments et outils, reposant sur le recueil des pratiques optimales et l'exécution d'une analyse des écarts d'ici la fin 2014. À ce jour, 17 Membres (l'Angola, l'Argentine, l'Azerbaïdjan, la Bulgarie, la Croatie, la Géorgie, Hong Kong Chine, la Hongrie, la Jordanie, le Kenya, la Lituanie, la Pologne, le Sénégal, la Serbie, la Suisse, le Royaume-Uni et les États-Unis) ont soumis au secrétariat de l'OMD les informations concernant leurs pratiques de transit.

De plus, l'OMD a organisé des ateliers régionaux sur le DCE dans toutes les régions de l'OMD où le transit est considéré comme un domaine de haute priorité. Il est apparu que le partage des pratiques novatrices entre Membres pourrait constituer une démarche appropriée.

Compte tenu des observations des Membres et des outils existants de l'OMD, l'une des meilleures options possibles serait de développer un nouveau manuel sur le transit introduisant les principes de base des opérations de transit et couvrant les enjeux communs, ainsi que les pratiques et expériences réelles des Membres. Lors de la session du Comité technique permanent (CTP) de l'OMD de novembre 2013, les Membres sont convenus que le développement du Manuel sur le transit serait un moyen approprié de présenter les pratiques novatrices des Membres et que les exemples donnés pourraient permettre de remédier aux difficultés rencontrées par les autres Membres.

2. Portée et objectifs

Le principe de base du transit douanier est de permettre la circulation des marchandises sous le contrôle de la douane, entre deux bureaux de douane sur le même territoire douanier ou dans deux territoires douaniers différents, sans percevoir d'impôts ou de taxes, et sans appliquer de restrictions ou interdictions commerciales ou toute autre mesure de politique commerciale. Le chapitre 1 de l'Annexe spécifique E de la Convention de Kyoto révisée (CKR) définit le transit douanier comme étant « *le régime douanier sous lequel les marchandises sont transportées sous le contrôle de la douane entre deux bureaux de douane* ». Les directives de la CKR, dans l'Annexe spécifique E, définissent le transit douanier national et le transit douanier international comme suit :

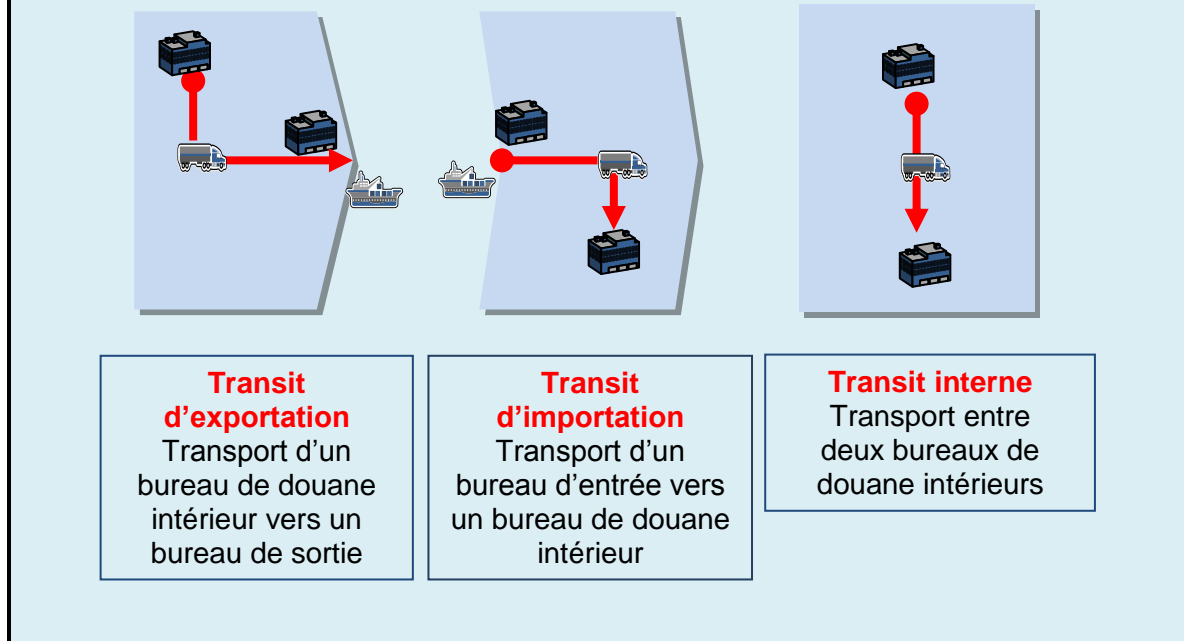
*« **Transit douanier national** » : lorsque la procédure de transit s'applique à un pays ou à un territoire douanier uniquement, et que le bureau de départ et le bureau de destination sont sur le même territoire. Toutes les garanties requises font référence uniquement aux mouvements de transit dans le territoire douanier concerné.*

*« **Transit douanier international** » : lorsque les mouvements de transit appartiennent à une seule opération de transit douanier au cours de laquelle une ou plusieurs frontières sont traversées conformément à un accord bilatéral ou multilatéral. Cet accord définit généralement la forme de la déclaration de marchandises pour le transit douanier et, au besoin, une garantie acceptable dans chacune des administrations concernées par cet accord.*

Selon la norme 2 du chapitre 1 de l'Annexe spécifique E de la CKR, le transit douanier national peut être subdivisé en trois types de transport, comme suit :

- (1) *Transit d'importation (transport d'un bureau d'entrée vers un bureau de douane intérieur) ;*
- (2) *Transit d'exportation (transport d'un bureau de douane intérieur vers un bureau de sortie) ;*
- (3) *Transit interne (transport entre deux bureaux de douane intérieurs).*

Encadré 1. Trois types de transits douaniers nationaux



Le présent Manuel sur le transit porte sur divers aspects du fonctionnement des procédures de transit douanier. Par conséquent, il vise à servir de guide pratique aux Membres de l'OMD pour les assister dans le développement d'un système de transit plus fonctionnel et efficace, capable de contribuer à l'amélioration de la compétitivité économique et de garantir leurs recettes.

Le Manuel sur le transit fournit des informations précieuses sur : l'importance du transit ; les cadres légaux, y compris l'Accord sur la facilitation des échanges (AFE) de l'OMC et la CKR ; les outils et instruments de l'OMD appropriés, comme le Cadre de normes SAFE ; et les pratiques et expériences des Membres de l'OMD. Toutes ces informations sont articulées autour des principes clés suivants :

- (1) *Partage d'informations efficace*
- (2) *Système de garantie*
- (3) *Simplification des formalités de douane*
- (4) *Gestion des risques*
- (5) *Scellements douaniers et autres mesures de sécurité*
- (6) *Infrastructure frontalière*
- (7) *Gestion coordonnée des frontières*
- (8) *Mesure des performances*

Le manuel aidera notamment les Membres en développement ou les Membres moins avancés à évaluer l'efficacité de leur régime de transit et à identifier toute amélioration supplémentaire nécessaire. Il peut les aider à identifier les goulets d'étranglement dans leur système de transit et à trouver les informations requises pour les résoudre. Les Membres peuvent également identifier leurs besoins en matière d'assistance technique et de renforcement des capacités au moyen du manuel.

II. Cadres internationaux

1. Accord sur la facilitation des échanges (AFE) de l'OMC

Lors de la neuvième Conférence ministérielle qui a eu lieu à Bali (Indonésie) du 3 au 7 décembre 2013, l'Organisation mondiale du commerce (OMC) a adopté l'Accord sur la facilitation des échanges (AFE). Ce dernier constitue un jalon pour l'OMC et pour le commerce mondial. La conclusion de l'AFE a notamment une incidence considérable sur les procédures de transit efficaces et peut être avantageuse pour les pays en développement sans littoral (PDSL). L'AFE comprend un article spécifique sur la liberté de transit et renforce le principe essentiel de liberté de transit tel que défini par l'article V de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT).

L'article V du GATT stipule qu'« *il y aura liberté de transit à travers le territoire des parties contractantes pour le trafic en transit à destination ou en provenance du territoire d'autres parties contractantes empruntant les voies les plus commodes pour le transit international* ». L'article V stipule les principes essentiels de la liberté de transit, comme (1) l'absence de distinction fondée sur le pavillon des navires ou bateaux, le lieu d'origine, les points de départ, d'entrée, de sortie ou de destination ou sur des considérations relatives à la propriété des marchandises, des navires, bateaux, ou autres moyens de transport ; (2) la prohibition de délais ou restrictions inutiles ; (3) l'exonération des droits de douane, des droits de transit et de toute autre charge relative au transit ; (4) un niveau de charges raisonnable et (5) le traitement de la nation la plus favorisée concernant les charges, les réglementations et les formalités.

L'article 11 de l'AFE (concernant la liberté de transit) renforce les principes de liberté de transit et introduit des mesures comprenant la prohibition des restrictions volontaires (paragraphe 3), la séparation physique des infrastructures (paragraphe 5), des exigences et des formalités minimales en matière de documentation (paragraphe 6) et l'archivage préalable à l'arrivée (paragraphe 9). L'article 11 formule également plusieurs exigences concernant les garanties. De plus, les Membres de l'OMC sont encouragés à coopérer et à coordonner leurs activités en vue de la liberté de transit (paragraphe 16). Chaque Membre de l'OMC est encouragé à nommer un coordinateur de transit national auquel toutes les demandes et propositions peuvent être adressées (paragraphe 17). Les nouvelles mesures de transit introduites par cet article sont directement liées aux problèmes et enjeux que les PDSL rencontrent aujourd'hui. La mise en œuvre de ces mesures peut améliorer les opérations de transit et générer des avantages économiques considérables pour les PDSL.

Il convient également de relever que d'autres articles de l'AFE couvrent également des aspects importants relatifs aux opérations de transit. L'article 9 (Mouvement des marchandises destinées à l'importation sous le contrôle de la douane) oblige les Membres de l'OMC à autoriser le transfert des marchandises destinées à l'importation au bureau de douane où elles feront l'objet d'une mainlevée ou d'un dédouanement. Cette exigence fait partie du transit national. De plus, l'article 1 (Publication et disponibilité des informations) requiert que la transparence des procédures de transit soit renforcée par l'utilisation d'Internet. L'article 10 (Formalités se rapportant à l'importation, à l'exportation et au transit) stipule que les exigences en termes de formalités et de documentation du transit doivent être réduites.

2. Convention de Kyoto révisée

Un autre accord international important pour un système de transit efficace est la Convention de Kyoto révisée (CKR). La CKR fournit un ensemble complet de principes uniformes pour des procédures douanières simples, efficaces et prévisibles avec le contrôle de la douane en vigueur. Elle répond ainsi aux principaux besoins des administrations douanières modernes et aux exigences du commerce international en garantissant un équilibre entre les fonctions douanières de contrôle et de perception et le besoin de faciliter le commerce.

Le chapitre 1 de l'Annexe spécifique E de la CKR porte notamment sur le transit douanier. Ce chapitre prévoit un système de transit qui vise à faciliter au maximum le mouvement des marchandises sous le contrôle de la douane au niveau du transport international, tout en fournissant aux pays de transit les garanties requises en matière de douane et de sécurité. Il expose les mesures visant à faciliter les échanges comme le transport ouvert accompagné d'informations fournies en temps utile (plutôt que d'exiger le scellement de l'unité de transport) et des procédures simplifiées accordées aux expéditeurs et aux destinataires autorisés. Les éléments essentiels nécessaires à tout système de transit sont également mis en évidence dans ce chapitre. Il intègre, par exemple, des normes pratiques concernant les personnes responsables, les expéditeurs et les destinataires autorisés, les formalités requises au bureau de départ, les scellements douaniers et le délai de transit.

L'AFE et la CKR encouragent le développement d'autres dispositifs de coopération pour faciliter les opérations de transit. Par conséquent, le paragraphe 16 de l'article 11 de l'AFE exige des Membres de l'OMC qu'ils coopèrent et coordonnent leurs activités. La coopération peut comprendre une entente sur les charges, les formalités et les exigences légales, ainsi que le fonctionnement pratique des régimes de transit. Ces dispositifs permettent d'harmoniser les procédures de transit douanier, les échanges d'informations et les systèmes informatiques de transit communs. La CKR recommande que les Parties contractantes examinent attentivement la possibilité d'adhérer aux accords internationaux concernant le transit douanier.

Encadré 2. Coopération accrue concernant le transit : AFE et CKR

Article 11 de l'AFE

16. Les Membres doivent s'efforcer de coopérer et de coordonner leurs activités en vue de renforcer la liberté de transit. Cette coopération et cette coordination peuvent comprendre, mais sans s'y limiter, une entente sur :

- (a) les charges ;*
- (b) les formalités et les exigences légales ; et*
- (c) le fonctionnement pratique des régimes de transit.*

Pratique recommandée 26 (Annexe spécifique E de la CKR, chapitre 1)

Les Parties contractantes devraient examiner attentivement la possibilité d'adhérer aux instruments internationaux relatifs au transit douanier. Les Parties contractantes qui ne sont pas en mesure d'adhérer à ces instruments internationaux devraient, dans le cadre des accords bilatéraux ou multilatéraux qu'elles concluraient en vue de créer un régime de transit douanier international, tenir compte des normes et pratiques recommandées dans le présent chapitre.

3. Autres accords internationaux

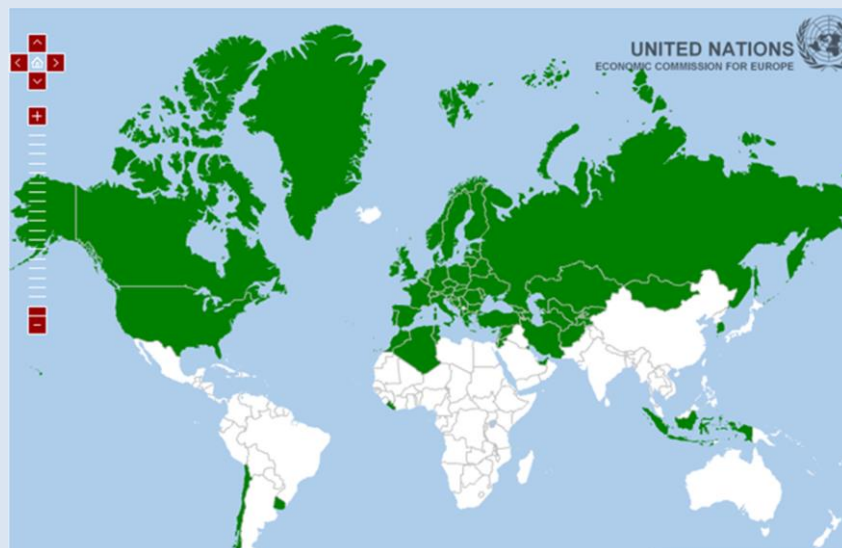
(1) Convention TIR

La Convention TIR (Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de Carnets TIR [1975]) est un traité multilatéral, conclu à Genève le 14 novembre 1975, dans le but de simplifier et d'harmoniser les formalités administratives des transports routiers internationaux. La convention a été adoptée sous l'égide de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU). L'une des caractéristiques de la Convention TIR est que l'opération de transit international est couverte par un document de transit unique : le Carnet TIR. De plus, la Convention TIR établit une chaîne de garantie internationale entre les parties contractantes, offrant ainsi un accès simple à la garantie requise.

En octobre 2014, elle compte 68 parties contractantes, dont l'Union européenne. Elle couvre la totalité de l'Europe et s'étend jusqu'à l'Afrique du Nord, ainsi qu'au Proche et au Moyen-Orient. Plus de 35 000 opérateurs sont autorisés à utiliser le système TIR et près de 3 millions de transports TIR sont réalisés chaque année.

Encadré 3 Nombre de Carnets TIR émis chaque année et portée géographique de la Convention TIR

Année	Carnet TIR émis
1959	67 000
1990	748 600
2000	2 782 600
2012	3 158 300
2013	2 920 150



Encadré 4 Système TIR : une informatisation partielle

L'évolution extrêmement rapide des TIC a mené à des possibilités simples et rentables de transmission des données au niveau mondial avec des procédures d'authentification de plus en plus fiables. Ces technologies continueront d'avoir un impact considérable sur la conduite des opérations de transport et des échanges internationaux, ainsi que sur la mise en œuvre des procédures douanières.

Les technologies EDI sont actuellement utilisées par toutes les grandes entreprises de transport de fret et par de nombreuses entreprises de transport engagées dans le transport international. Les autorités douanières utilisent également de plus en plus ces technologies pour améliorer l'efficacité des mécanismes internes de contrôle et d'administration, ainsi que la qualité du service aux points de passage aux frontières.

Aujourd'hui, les systèmes informatiques douaniers de la plupart des parties contractantes de la Convention TIR (1975) comportent un module permettant la gestion nationale des opérations TIR (p. ex. NSTI-TIR, SYDONIA-TIR). En outre, et notamment pour aborder les questions de sécurité et de garantie, plusieurs parties contractantes, dont tous les pays de l'Union européenne, ont introduit, pour les entreprises de transport, une obligation de soumettre à l'avance et au format électronique les données contenues dans le manifeste des marchandises ainsi que des éléments d'information supplémentaires. Dans ce but, elles ont également développé des applications informatiques spécifiques.

L'Union internationale des transports routiers (IRU) et ses associations membres ont également développé plusieurs applications pour informatiser divers processus commerciaux dans le système TIR, dont certains en étroite collaboration avec les administrations douanières, notamment :

- SafeTIR et SafeTIR en temps réel (RTS) qui permettent aux douanes de consigner des données sur l'apurement des opérations TIR (à destination), conformément à l'Annexe 10 de la convention ;
- Déclaration préalable électronique TIR (TIR-EPD). Cette application permet de soumettre aux douanes des informations préalables sur les marchandises.

La Commission de contrôle TIR (TIRExB) est également responsable de nombreuses applications TIC qui contribuent à l'informatisation de la procédure TIR, comme ITDBonline+, qui permet à l'administration des douanes et aux associations nationales de gérer et de consulter une base de données fiable dans laquelle figurent toutes les personnes physiques et morales afin d'utiliser les Carnets TIR et le Registre international des dispositifs de scellement douanier et des timbres douaniers. En outre, TIRExB mène actuellement deux projets pour développer (a) un registre électronique des bureaux de douane approuvé pour les opérations TIR et (b) un registre électronique des certificats d'approbation pour les véhicules à utiliser dans les transports TIR.

(2) Convention d'Istanbul et Convention ATA

Le système de Carnet ATA, qui repose sur la Convention ATA et la Convention d'Istanbul de l'OMD, contribue également aux procédures de transit. Le Carnet ATA remplace les formalités douanières nationales pour l'admission temporaire et le transit, ce qui permet de réduire les dépenses liées au dédouanement des marchandises à chaque frontière. Le Carnet ATA couvre le transport des marchandises en transit douanier en direction ou en provenance d'un pays d'importation temporaire et, le cas échéant, à l'intérieur de ce pays.

(3) Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, 1982

De nombreuses études et enquêtes montrent que les dépenses logistiques supportées par les entreprises comprennent non seulement les frais de transport, mais également les frais de procédure, les frais documentaires, les frais d'acheminement et d'autres dépenses. La convention d'harmonisation a pour but de créer des conditions équitables pour les opérateurs commerciaux en harmonisant les exigences réglementaires et les exigences de contrôle aux postes frontaliers et en éliminant les obstacles au commerce injustifiés, tels que les procédures réglementaires longues et/ou redondantes à la douane et à la frontière, les exigences de documentation et autres exigences redondantes, tout en reconnaissant les intérêts légitimes des agences frontalières des Etats à garantir leurs intérêts financiers, fiscaux et sécuritaires.

Outre les dispositions et principes de base en matière d'alignement et d'amélioration des procédures et infrastructures des postes frontaliers, la convention contient deux annexes traitant spécifiquement du transport routier et du fret ferroviaire international et fournissant aux gouvernements des recommandations de facilitation concrètes et conformes à l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC. La convention compte actuellement 55 parties contractantes, principalement en Europe, mais également en Afrique, en Asie et au Proche et au Moyen-Orient.

4. Accords/dispositifs à l'échelon régional

Les dispositifs opérationnels des régimes de transit doivent être développés au niveau régional ou bilatéral, en tenant compte des parcours empruntés par les marchandises en transit. Par conséquent, outre les principes généraux définis par les accords multilatéraux comme l'AFE et la CKR, la coordination régionale/bilatérale et les dispositifs de coopération sont essentiels pour garantir l'efficacité des systèmes de transit.

A cet égard, le paragraphe 16 de l'article 11 de l'AFE exige des Membres de l'OMC qu'ils coopèrent et coordonnent leurs activités. La coopération peut comprendre une entente sur les charges, les formalités et les exigences légales, ainsi que sur le fonctionnement pratique des régimes de transit. Ces dispositifs permettent d'harmoniser les procédures de transit douanier, les échanges d'informations et les systèmes informatiques de transit communs.

Il existe de nombreux accords et dispositifs régionaux et bilatéraux qui couvrent les procédures internationales de transit. Par exemple, la plupart des initiatives régionales de coopération intergouvernementale en Afrique, comme la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) et le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), ont conduit au développement de dispositifs de transit internationaux. Le Programme de coopération économique régionale

de l'Asie centrale (CAREC) développe six corridors de transport différents. En 1987, les pays de la Communauté européenne et de l'AELE ont signé les Conventions relatives à un régime de transit commun et la Convention sur la simplification des échanges de marchandises (DAU), fournissant ainsi la base juridique pour l'application de la procédure internationale de transit commun dans la région. Les conventions sont ouvertes à d'autres pays (notamment les pays voisins), s'ils remplissent les critères définis. (Par exemple, en 2012, la Croatie et la Turquie ont rejoint les deux conventions et il est prévu que la Serbie et l'ex-République yougoslave de Macédoine y adhèrent en 2015). Les accords ou dispositifs bilatéraux couvrant les questions de transit ont proliféré récemment et suscitent une attention croissante de la part des milieux politiques et du grand public.

La Banque mondiale a répertorié les principaux instruments juridiques régionaux présentant un intérêt pour la facilitation du commerce et du transport¹. Conformément à la liste créée par la Banque mondiale, les principaux cadres régionaux de transit sont les suivants :

Asie de l'Est et Pacifique

- Accord de l'ANASE sur le commerce de marchandises
- Accord global de l'ANASE sur l'investissement
- Accord-cadre sur la facilitation des marchandises en transit de l'ANASE
- Accord sur le transport transfrontalier dans la sous-région du Bassin du Mékong (2005)
- Entente ministérielle sur la coopération de l'ANASE en matière de transport
- Accord sur la reconnaissance des certificats de vérification des véhicules commerciaux relatifs aux véhicules utilitaires et aux véhicules de service public
- Entente ministérielle de l'ANASE sur le développement du projet de réseau routier
- Accords commerciaux préférentiels de l'ANASE (1977)
- Accord sur le régime de tarif préférentiel effectif commun de la zone de libre-échange de l'ANASE (1992)
- Accord de l'ANASE sur les douanes (1997)
- Accord-cadre de l'ANASE sur les accords de reconnaissance mutuelle (1998)
- Accord-cadre de l'e-ANASE (2000)
- Protocole régissant la mise en œuvre de la nomenclature tarifaire harmonisée de l'ANASE (2003)
- Accord-cadre de l'ANASE pour l'intégration des secteurs prioritaires (2004)
- Accord d'établissement et de mise en place du guichet unique de l'ANASE (2005)

Europe et Asie centrale

- Convention sur la procédure de transit commun de 1987
- Convention sur la simplification du commerce de marchandises (DAU), 1989
- Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) (1975)
- Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) (1985)
- Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC)
- Accord multilatéral de base sur le transport international pour le développement du corridor Europe–Caucase–Asie

Amérique latine et Caraïbes

- Accord de Carthagène (1969)
- Système d'intégration économique centraméricain (SIECA)
- Amérique centrale : Accord de contrôle aux quatre frontières

¹ Trade and Transport Corridor Management Toolkit, Banque mondiale (Charles Kunaka et Robin Carruthers, 2014)

- Corridor pacifique du projet d'intégration et de développement mésoaméricain
- Marché commun du Sud (MERCOSUR) (1995)
- Accord international sur le transport en surface entre l'Argentine, la Bolivie, le Brésil, le Chili, le Paraguay, le Pérou et l'Uruguay (ATIT) (1990)
-

Proche et Moyen-Orient et Afrique du Nord

- Grande zone arabe de libre-échange (GAFTA)
- Conseil de coopération du Golfe (CCG)
- Convention de coopération pour le transport routier et de transit entre les États membres de la Communauté des États sahélo-sahariens (CEN-SAD)
- Accord de coopération pour le transport maritime entre les États membres de la Communauté des États sahélo-sahariens

Asie du Sud

- Accord commercial préférentiel de l'Association sud-asiatique de coopération régionale (ASACR) (SAPTA) (1993)
- Initiative du golfe du Bengale pour la coopération technique et économique multisectorielle (BIMSTEC)
- Zone de libre-échange d'Asie du Sud (SAFTA) (2004)
- Accord commercial entre le Bangladesh et l'Inde
- Accords entre l'Inde et le Népal
- Accord commercial entre le Bhoutan et l'Inde

Afrique subsaharienne

- Convention interétatique sur le transport routier de marchandises générales
- Cadre de la communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) pour les opérations de transport multimodal
- Réglementation interétatique sur le permis des transporteurs routiers
- Accord d'agence sur la facilitation du transport de transit dans le Corridor central
- Programme tripartite régional entre le COMESA, la CAE et la SADC
- Recommandation n° 02/2002/CM/UEMOA relative à la simplification et à l'harmonisation des procédures administratives et de transit portuaire au sein de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA)

III. Enjeux du transit

1. Avantages des opérations de transit efficaces

De nombreuses preuves factuelles montrent que l'essor du commerce contribue à la croissance économique et au développement durable des pays. Les efforts de limitation des barrières commerciales peuvent contribuer à la croissance économique des pays. Une opération de transit douanier comprend potentiellement de nombreuses barrières commerciales, car elle implique généralement un grand nombre de parties prenantes comme les services gouvernementaux, les transporteurs et les banques ou les institutions financières. Les carences d'un système de transit peuvent ralentir le commerce international de manière considérable et freiner ainsi le développement économique d'un pays.

Il faut également relever qu'un système de transit efficace peut promouvoir l'intégration économique régionale par le biais du commerce intrarégional entre pays voisins et non voisins. L'intégration régionale est une stratégie essentielle qui permet aux pays de développer leurs marchés, d'élargir l'espace économique de la région et de sécuriser les avantages des économies d'échelle en matière de production et de commerce. Elle accroît également la concurrence sur le marché mondial et améliore l'accès aux technologies et placements étrangers.

Le rapport de recherche de l'OMD sur la facilitation du transit pour l'intégration et la compétitivité économiques régionales décrit cinq pistes de facilitation du transit pour l'intégration économique, comme suit² :

- (1) La facilitation du transit améliore la compétitivité régionale à travers le développement économique de chaque pays de la région ;
- (2) La facilitation du transit améliore le commerce intrarégional ;
- (3) La facilitation du transit améliore le réseau de production régional, conduisant à une meilleure intégration économique ;
- (4) La facilitation du transit encourage l'adoption d'un cadre légal international ;
- (5) La facilitation du transit peut constituer un tremplin vers l'harmonisation des autres mesures de facilitation du commerce.

En outre, il convient de porter une attention particulière au fait que des opérations de transit efficaces peuvent également contribuer au recouvrement de recettes. Il existe un risque que les marchandises en transit ne soient pas présentées à la douane, ce qui entraîne une perte de recettes et une perturbation des échanges. Plus précisément, un déroutage et une consommation domestique ultérieure des marchandises en transit peuvent survenir lorsque le contrôle du transit est disproportionné. A cet égard, des opérations de transit efficaces accompagnées d'une gestion des risques et d'autres mesures de garantie peuvent assurer un recouvrement juste des recettes à la douane.

2. Pays en développement sans littoral (PDSL)

Étant donné qu'ils disposent de marchés domestiques fragmentés et de taille réduite, l'intégration régionale figure parmi les priorités des pays en développement sans littoral (PDSL). Les PDSL sont des pays en développement qui n'ont pas d'accès territorial à la mer. Il existe 31 PDSL (voir Tableau 1). Du fait de leur absence d'accès à la mer, les PDSL

² Document de recherche de l'OMD n° 28, Facilitation du transit pour l'intégration et la compétitivité économiques régionales (Tadashi Yasui, 2013)

doivent compter sur le transit par d'autres pays. Les postes frontaliers supplémentaires et l'éloignement important du marché augmentent considérablement leurs dépenses totales de transport.

Le manque de capacité en matière de livraison rapide des marchandises a considérablement affaibli la compétitivité économique des PDSL. Les opérations de transit inefficaces réduisent les opportunités de pénétration des marchés pour les marchandises sensibles au retard, comme les produits et marchandises périssables provenant de chaînes logistiques mondiales. En effet, 16 des 31 PDSL sont classés dans la catégorie des pays les moins avancés. Conformément à une étude du Bureau du Haut Représentant des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (UN-OHRLLS), les dépenses en matière d'exportation et d'importation en provenance et à destination des PDSL représentent en moyenne plus du double des dépenses d'exportation et d'importation en provenance et à destination des pays en développement de transit.³ Ces dépenses élevées ont un impact défavorable considérable sur leur développement économique. L'étude de l'UN-OHRLLS indique également que le niveau de développement d'un PDSL moyen est inférieur de 20 % à celui d'un pays côtier moyen. L'encadré 3 ci-après présente une liste complète des effets de réduction du commerce pour les PDSL.

Tableau 1 : Liste des PDSL (classés par région de l'OMD)

Région	N°	PDSL
Europe	9	Arménie, Azerbaïdjan, Kazakhstan, Kirghizstan, Moldavie, Tadjikistan, ancienne République yougoslave de Macédoine, Turkménistan, Ouzbékistan
Asie/Pacifique	5	Afghanistan*, Bhoutan*, République démocratique* populaire lao*, Mongolie, Népal*
Afrique orientale et australe	10	Botswana, Burundi*, Éthiopie, Lesotho*, Malawi*, Rwanda*, Swaziland, Ouganda*, Zambie*, Zimbabwe
Afrique du Nord, Proche et Moyen-Orient	0	
Afrique occidentale et centrale	5	Burkina Faso*, République centrafricaine*, Tchad*, Mali*, Niger*
Amérique du Sud, Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbe	2	Bolivie, Paraguay

* Pays les moins développés

³ The Development Economics of Landlockedness: Understanding the development costs of being landlocked (UN-OHRLLS), 2014

Encadré 5. Effets de réduction du commerce pour les PDSL

Croissance économique

- Selon les estimations, le taux de croissance annuel du PIB des PDSL a régressé, passant de 6,7 % à 5,9 % entre 2010 et 2011. Le taux de croissance du PIB le plus élevé a été enregistré en Mongolie (17,3 %) et au Turkménistan (14,7 %) en 2011. La croissance du PIB la plus faible a été enregistrée en Azerbaïdjan (1 %) et au Swaziland (1,3 %). Selon les estimations, la croissance du PIB a encore accusé un ralentissement en tombant à 4,9 % en 2012.
- Le PIB moyen par habitant des PDSL en 2011 était de 1 414 dollars américains constants en 2005. Le PIB le plus faible par habitant a été enregistré au Burundi (186 dollars américains) et en Éthiopie (270 dollars américains). Le PIB le plus élevé a été enregistré au Botswana (6 168 dollars américains) et au Turkménistan (5 186 dollars américains). Le PIB par habitant est inférieur à 1 000 dollars dans 19 PDSL.
- La valeur ajoutée totale de l'agriculture des PDSL a diminué, passant de 23 % en 2001 à 18 % en 2011.
- La valeur ajoutée manufacturière (un indicateur de base du niveau d'industrialisation) des PDSL a chuté, passant d'une valeur de crête de 18 % en 1992 à 11,5 % en 2011.
- La part de valeur ajoutée du secteur des services dans le PIB des PDSL a augmenté, passant de 36 % en 1992 à 43 % en 2011.

Assistance

- L'aide publique au développement (APD) nette des PDSL était de 25,7 millions de dollars américains en 2011, affichant une baisse de 3,3 % par rapport à 2010.
- L'APD a dépassé de 10 % le RNB de sept PDSL en 2011, contre onze en 2010.
- L'aide au commerce des PDSL a atteint 6,4 milliards de dollars américains en 2011, soit une hausse réelle de 70 % depuis 2005.
- L'aide destinée au transport, au stockage et aux communications en pourcentage de l'aide totale au commerce dont bénéficient les PDSL a légèrement augmenté, passant de 33,2 % à 33,5 % entre 2010 et 2011.

Investissement direct à l'étranger

- Les flux d'investissements directs étrangers (IDE) vers les PDSL ont atteint 34,6 milliards de dollars américains en 2012, en hausse par rapport aux 8,9 milliards de dollars américains en 2003.
- Les principaux bénéficiaires d'IDE en 2012 ont été le Kazakhstan (14 milliards de dollars américains) et la Mongolie (4,5 milliards de dollars américains). Les bénéficiaires les plus modestes ont été le Burundi (0,6 million de dollars américains) et le Bhoutan (16 millions de dollars américains).

Allègement de la dette

- L'allègement total de la dette de 14 PDSL admissibles dans le cadre des initiatives PPTe et IADM s'est élevé respectivement à 19,4 et 20,9 dollars américains fin 2012.
- La dette extérieure totale des PDSL sous forme de pourcentage de leur RNB combiné était de 39,9 % en 2011.

Commerce

- En 2011, les exportations et importations totales des PDSL étaient respectivement de 223,9 millions et 184,9 millions de dollars américains. En 2011, les exportations des PDSL comptaient pour 1,2 % des exportations mondiales et leur part totale dans le commerce mondial était de 1,17 %, indiquant une marginalisation continue du groupe des PDSL dans l'économie mondiale.
- Du fait de leur grande dépendance en matières premières, les ratios de concentration des exportations des PDSL ont considérablement augmenté, passant de 0,17 en 2000 à 0,38 en 2011, alors qu'ils sont restés relativement stables, sous 0,15, depuis 2000, dans les autres pays en voie de développement.
- En 2012, le coût moyen d'exportation et d'importation des PDSL était respectivement de 3 040 et 3 643 dollars américains par conteneur.

Source : fiche d'information concernant les pays en voie de développement sans littoral (UN-OHRSS) 2013

3. Programme d'action d'Almaty

En août 2003, les Nations Unies ont organisé une conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs, ainsi que des institutions internationales de développement et de financement sur la coopération en matière de transport de transit, à Almaty (Kazakhstan). La conférence a permis d'adopter le Programme d'action d'Almaty et la Déclaration d'Almaty, qui reflètent le ferme engagement de la communauté internationale à résoudre les problèmes et à satisfaire les besoins spécifiques des PDSL.

La Déclaration d'Almaty stipule le rôle important que la simplification, la rationalisation et la standardisation des procédures et de la documentation de transit, ainsi que l'application des technologies de l'information ont joué dans l'amélioration des systèmes de transit. Elle invite également l'OMD et d'autres organisations appropriées à continuer d'assister les pays de transit en développement et sans littoral dans ce domaine. Le texte complet du Programme d'action d'Almaty et de la Déclaration d'Almaty est disponible à l'adresse suivante <http://unohrlls.org/about-ldcs/programme-of-action/>.

Encadré 6. Le Programme d'action d'Almaty a identifié cinq priorités :

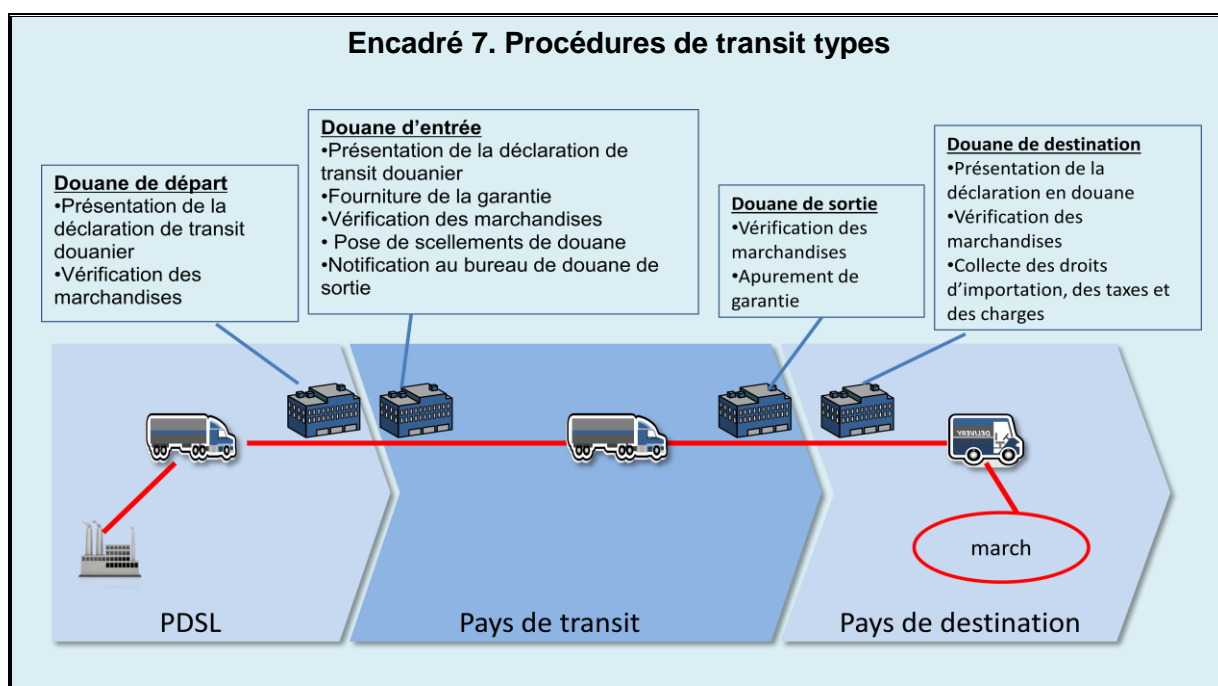
- Amélioration des politiques : diminution des frais et des démarches administratives liées aux douanes, afin de réduire les dépenses et les jours de transport des exportations des pays sans littoral.
- Amélioration des infrastructures ferroviaires, routières, aériennes et de pipeline. Les projets seront adaptés aux modes de transport locaux : en Afrique, les routes représentent le mode de transport prédominant ; en Asie du Sud, le chemin de fer est plus répandu.
- Mesures de commerce international : pour garantir un traitement préférentiel aux marchandises provenant des pays sans littoral, afin de les rendre plus compétitives.
- Assistance internationale technique et financière : les pays donateurs mettront leur savoir-faire et leur capital au service des pays de transit et sans littoral afin d'améliorer les infrastructures et les politiques.
- Contrôle et suivi des ententes : des critères mesurables, comme les jours de transport et les dépenses, seront utilisés et un examen annuel avant l'assemblée générale est possible.

Source : page Web de l'UN-OHRLLS (<http://unohrlls.org/about-ldcs/programme-of-action/>)

4. Complexité des procédures de transit

De par sa nature, une opération de transit compte plusieurs participants. Non seulement les administrations douanières, mais également d'autres services gouvernementaux et opérateurs du secteur privé, comme les transporteurs et les transitaires, sont inévitablement impliqués dans une opération de transit. Si l'administration douanière joue un rôle essentiel dans une opération de transit, la coopération et la coordination avec d'autres services gouvernementaux (y compris les services de transport et d'immigration) et avec le secteur privé sont indispensables pour garantir l'efficacité et l'efficience d'un système de transit.

Pour transporter les marchandises des PDSL vers les pays de destination, les marchandises doivent suivre diverses procédures et satisfaire plusieurs exigences. La figure 1 illustre les procédures de transit types, les actions à exécuter et les exigences à satisfaire aux bureaux de douane. En principe, au moins quatre bureaux de douane sont impliqués dans une opération de transit à partir d'un PDSL. Il s'agit du bureau de départ (situé dans le PDSL), du bureau d'entrée dans le pays de transit, du bureau de sortie du pays de transit et du bureau de douane dans le pays de destination.



Outre les exigences stipulées, les opérations de transit international peuvent inclure (1) un délai dans lequel les marchandises doivent être présentées au bureau de destination, (2) la désignation des routes empruntées pour le transport dans le pays de transit et (3) l'autorisation de changer le bureau de destination pendant l'opération de transit.

En théorie, les divers bureaux de douane situés sur un itinéraire de transit peuvent demander aux opérateurs de transit de déposer les déclarations de marchandises et/ou de soumettre les documents de transport appropriés. Ils peuvent inspecter la documentation ou procéder à des examens physiques, ainsi que demander des garanties (ou imposer des droits de douanes, des taxes et des charges). De par sa nature, une opération de transit international a tendance à être très compliquée et, du fait de sa complexité, elle peut être vulnérable à l'inefficacité bureaucratique.

L'encadré 5 indique clairement les nombreux risques de duplications potentielles au sein d'une seule opération de transit international. Un exploitant impliqué dans une opération de transit doit présenter les déclarations en douane ou soumettre les documents de transport à différents bureaux de douane pour les mêmes marchandises. Il existe un risque que les administrations des douanes réalisent plusieurs fois des inspections matérielles pendant l'opération de transit. Cependant, cela signifie qu'il existe aussi une importante marge d'amélioration des procédures de transit grâce à l'harmonisation et à la coordination des diverses procédures impliquées dans une opération de transit.

5. Approches pour un système de transit efficace

Le fonctionnement des procédures de transit varie d'un pays à l'autre. Il existe bon nombre d'exemples excellents de systèmes de transit efficaces et fonctionnels dans le monde entier. Le présent Manuel sur le transit permet de distinguer les principales approches possibles et les mesures visant à faciliter les échanges comme suit.

(1) Partage d'informations efficace

Le partage d'informations entre bureaux de douane est essentiel pour garantir l'efficacité des systèmes de transit. Si le bureau de douane, où la déclaration de transit est présentée, partage des informations sur les marchandises en transit avec d'autres bureaux de douane sur l'itinéraire de transit, il est possible d'éviter de présenter une autre déclaration et de soumettre à nouveau des documents de transport. Le partage d'informations améliore également la gestion des risques aux frontières et facilite la libre circulation des marchandises en transit à faible risque.

(2) Système de garantie

Un système de garantie veille à ce que les droits et taxes de douane sujets à risque pendant une opération de transit soient couverts en permanence jusqu'à ce que les marchandises soient présentées à la douane du bureau de destination. Si la garantie est un élément essentiel d'une opération de transit, le processus tend à se compliquer du fait de l'implication d'autres parties prenantes comme les banques, les compagnies d'assurance et les associations privées. Un système de garantie qui fonctionne correctement accélère les opérations de transit et réduit les problèmes de recette des pays de transit.

(3) Simplification des formalités de douane

Les systèmes de transit douanier imposaient traditionnellement des exigences contraignantes aux opérateurs de transit et aux administrations douanières en termes de production de la documentation, et des marchandises, à tous les échelons de l'opération de transit. Les administrations douanières modernes ont introduit des formalités de douane simplifiées et acceptent désormais des copies électroniques des documents de transport. La simplification des exigences en matière de documents a considérablement réduit la charge de l'opérateur de transit.

(4) Gestion des risques

L'application de la gestion des risques dans un scénario de transit se traduira par la soumission des marchandises à haut risque au niveau de contrôle approprié tandis que les marchandises à faible risque pourront être exemptées de certaines de ces exigences. L'application de la gestion des risques peut également se traduire par l'introduction de programmes d'opérateurs économiques agréés (OEA) qui peuvent permettre aux opérateurs de bénéficier de facilités pour les opérations de transit s'ils maintiennent un haut niveau de conformité et de gestion des garanties. En outre, les informations préalables à l'arrivée qui permettent aux administrations douanières d'évaluer le niveau de risque des marchandises avant leur arrivée pourraient renforcer la gestion des risques des douanes et contribuer à fluidifier le dédouanement des cargaisons en transit à faible risque.

(5) Scelllements douaniers et autres mesures de sécurité

Pour garantir la sécurité des marchandises pendant les opérations de transit, les administrations douanières apposent généralement des scelllements douaniers et des systèmes de fermeture sur les marchandises et/ou sur l'unité de transport. Les douanes peuvent autoriser des mesures flexibles et visant à faciliter les échanges, comme l'acceptation de scelllements spéciaux posés par les opérateurs de transit. De nombreux

Membres ont récemment mis en place des dispositifs de suivi/scellements électroniques qui permettent de surveiller l'état et/ou l'emplacement des marchandises.

(6) Infrastructure frontalière

L'infrastructure frontalière est un élément important de la réduction de la congestion aux frontières. Dans les installations des frontières terrestres fonctionnant sur le principe du « premier entré, premier sorti », les camions doivent se placer dans une file d'attente à la frontière. Il est raisonnable d'envisager une infrastructure spécifique, comme des voies de transit distinctes, aux points frontaliers où de gros volumes de marchandises en transit sont présents.

(7) Gestion coordonnée des frontières

Les opérations de transit impliquent inévitablement des exigences réglementaires imposées par d'autres services publics que la douane. Sans coopération ni coordination entre les pouvoirs publics appropriés, les marchandises en transit sont bloquées à la frontière. L'une des pratiques optimales en matière de gestion coordonnée du transit consiste à établir un poste-frontière intégré.

(8) Mesure des performances

La mesure des performances est pratique pour démontrer l'efficacité des opérations de transit et identifier les goulots d'étranglement empêchant la libre circulation des cargaisons en transit. Il existe plusieurs outils et rapports internationaux d'évaluation des performances des opérations de transit qui peuvent fournir des indications précieuses sur la façon d'améliorer le système de transit. En particulier, le Guide de l'OMD permettant de mesurer le temps nécessaire pour la mainlevée peut aider les Membres à identifier les principaux problèmes de leurs systèmes de transit.

IV. Partage d'informations efficace

1. Avantage de l'échange d'informations

Le partage d'informations entre bureaux de douane lors d'une opération de transit est essentiel pour garantir l'efficacité des procédures de transit. Si le bureau de douane où la déclaration de transit est présentée partage des informations sur les marchandises en transit avec les autres bureaux de douane concernés, il est possible d'éviter de présenter une autre déclaration et de soumettre à nouveau des documents de transport.

Le partage d'informations efficace est pratique pour les administrations douanières, car il leur permet d'évaluer le risque que présentent les marchandises en transit avant leur arrivée et il facilite la vérification du contenu des cargaisons en transit par rapport aux informations de la déclaration. Il peut réduire les charges administratives résultant de la gestion des risques et permettre aux douanes de consacrer leurs ressources à des marchandises présentant un risque plus élevé. Bien sûr, le partage d'informations présente un avantage non seulement pour les administrations douanières, mais également pour les opérateurs de transit qui doivent fournir une déclaration en douane et soumettre les documents de transport aux douanes. Le partage d'informations efficace réduit le coût, pour les opérateurs de transit, inhérent au respect des exigences documentaires des services de réglementation, et évite les examens matériels inutiles aux frontières. Il peut contribuer à un transport prévisible et fluide des marchandises en transit qui traversent les frontières.

L'échange de données sur les opérations de transit entre pays voisins doit reposer sur un cadre légal rigoureux et réaliste. Le cadre légal doit couvrir la protection des données, les restrictions d'utilisation des données et l'échange de données électroniques ; l'objectif étant de surveiller les opérations de transit et, en particulier, de vérifier que les marchandises ont été correctement déclarées pour le transit et que la procédure de transit a été exécutée correctement, au moyen d'une déclaration de mainlevée sur le lieu de destination finale. Considérant le volume potentiel de données à échanger, les Membres de l'OMD pourraient envisager d'étudier les avantages de l'échange d'informations automatique pour lequel une base légale claire est également requise.

2. Accord bilatéral ou PDA

L'Accord bilatéral d'assistance mutuelle administrative en matière douanière (CMAA) constitue l'un des formats légaux les plus fréquemment utilisés pour l'échange d'informations. Pour l'ébauche de dispositions légales sur l'assistance et la coopération administratives en matière douanière, il est possible de se référer à l'accord bilatéral type de l'OMD sur le CMAA.

Le modèle est téléchargeable à l'adresse suivante :

<http://www.wcoomd.org/en/topics/enforcement-and-compliance/instruments-and-tools/-/media/DFAAF3B7943E4A53B12475C7CE54D8BD.ashx>.

Outre l'accord bilatéral type de l'OMD sur le CMAA, une « boîte à outils juridique DRI » a été créée. Elle contient plusieurs dispositions spécifiques que les Membres peuvent intégrer aux instruments existants ou utiliser lors de la configuration de nouveaux instruments sur l'assistance administrative et la coopération en matière douanière. La boîte à outils juridique DRI contient plusieurs dispositions importantes. Dans le cadre de leur législation nationale, les Membres sont fortement encouragés à tenir compte de toutes ces dispositions au cours de leurs négociations. Elles intègrent une loi d'habilitation nationale sur le commerce

électronique, parfaitement adaptée pour inclure les douanes et autres autorités publiques impliquées dans le mouvement transfrontalier des marchandises.

La boîte à outils juridique DRI est disponible à la page Web suivante ⁴:

http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/activities-and-programmes/~media/WCO/Member/Global/PDF/Topics/Facilitation/Activities%20and%20Programmes/GNC/Report%20and%20Annexes/FG_AnnexL_E.ashx.

3. Outils de l'OMD dédiés à un échange d'informations efficace

(1) Modèle de données de l'OMD

L'utilisation de normes internationales comme le Modèle de données de l'OMD garantit la compatibilité des exigences des autorités publiques en matière de présentation de rapports et permet le partage et l'échange d'informations entre les autorités publiques concernées, y compris les douanes. Il en résulte une facilitation accrue du commerce.

Tandis que les pouvoirs publics commencent à développer des ensembles de données pluri-institutionnelles normalisés, des craintes peuvent apparaître concernant le nombre d'éléments d'information. Pour que le nombre d'exigences en matière de données reste aussi faible que possible, l'objectif est de n'inclure dans l'ensemble de données normalisé que les informations actuellement recueillies par les organismes afin d'obtenir une liste des exigences d'informations « requises ». L'autre avantage est la stabilité fournie par un ensemble normalisé d'exigences en matière de données. Le résultat de l'harmonisation des données doit déboucher sur un ensemble maximum d'exigences en matière de données d'exportation, de transport et d'importation des marchandises lors du franchissement des frontières. L'Annexe VI montre les modèles de processus opérationnel applicables au transit.

(2) Douanes en réseau international (DRI)

L'OMD a développé l'étude de faisabilité portant sur les DRI, qui reconnaît la possibilité grâce aux DRI d'une démarche systématique en matière d'échange d'informations entre les Membres, en s'appuyant sur des protocoles, des normes et des directives. Avec le concept des DRI, les Membres de l'OMD développent des blocs utilitaires (BU) qui représentent un élément spécifique du processus opérationnel douanier. L'explication, simple et complète, est à la portée de tous. Les BU décrivent les objectifs stratégiques pour les décideurs politiques, des processus opérationnels pour les dirigeants, des problèmes juridiques pour les avocats, des démarches fonctionnelles pour les agents opérationnels et des caractéristiques techniques pour le personnel informatique.

Les Membres de l'OMD peuvent choisir des BU adaptés à leurs propres intérêts. Afin de profiter pleinement des DRI, chaque bloc doit être mis en œuvre de la même manière par tous les partenaires. Cependant, chaque bloc reste flexible, au niveau de la liste des éléments d'information à échanger, par exemple.

Plusieurs Membres de l'OMD ont déjà des projets de BU. Par exemple, l'Afrique du Sud et la Zambie ont proposé un BU pour l'échange bilatéral et multilatéral de données concernant l'exportation et le transit. Le contexte de ce BU repose sur les développements actuels au sein des zones douanières de la SACU, de la SADC et du COMESA. La Suisse

⁴ La boîte à outils juridique DRI fait partie du rapport final sur les travaux du groupe de travail ad hoc de l'OMD sur les douanes en réseau international (DRI). Il est uniquement disponible sur la page Web des Membres de l'OMD.

et l'Union européenne développent un BU dont l'objectif est de permettre aux pays d'accéder à des informations avancées lors du transbordement/transit et/ou lors de l'importation/entrée, afin d'analyser les risques et de mettre en œuvre les mesures organisationnelles nécessaires en conséquence. Ces BU contiennent des informations précieuses pour la création de systèmes d'échange d'informations dans le but de mettre en place des opérations de transit efficaces.

4. Infrastructure informatique robuste

L'efficacité et l'efficience du partage d'informations sont sérieusement entravées lorsque les coupures des services Internet sont fréquentes ou lorsque les connexions sont de mauvaise qualité. Par ailleurs, un serveur capable d'héberger l'échange d'informations et/ou l'interface d'échange des données paraît indispensable. Il semble donc essentiel de disposer d'une infrastructure robuste pour garantir l'efficacité des échanges d'informations. Pour mettre en place une telle infrastructure, les administrations douanières doivent fournir de gros efforts.

5. Pratiques des Membres

Nouveau système de transit informatisé : Union européenne

L'Union européenne est considérée comme ayant un régime de transit prospère. L'UE applique un système de transit commun et communautaire. Ce système de transit commun concerne les mouvements de marchandises entre les États membres et les pays de l'AELE (conformément à l'article 3 de la Convention sur la procédure de transit commun, « Pays de l'AELE » désigne non seulement les pays constituant les Parties contractantes de l'accord de l'AELE, mais également les autres pays qui ont accès à cette convention, comme la Turquie, ou dont l'accès est programmé (Serbie et ancienne République yougoslave de Macédoine, très probablement en 2015)). Le transit communautaire s'applique au mouvement des marchandises non communautaires pour lesquelles des droits de douane et d'autres charges sont en jeu. L'UE a mis en place un nouveau système de transit informatisé (NSTI) très complet. Le NSTI est un outil de gestion simplifié qui remplace les documents manuels des anciens systèmes par des messages électroniques entre l'opérateur et la douane, et entre les bureaux de douanes. Il en résulte une qualité de service accrue pour l'opérateur et un système plus efficient pour les douanes.

Quels sont les avantages du NSTI pour le commerce ?

Le système offre aux entreprises de nombreux avantages, notamment :

- Une qualité de service améliorée :
 - un passage à la douane plus rapide grâce à l'envoi électronique préalable de la déclaration ;
 - une plus grande flexibilité dans la présentation des déclarations.
- L'apurement antérieur de la procédure de transit, car un message électronique remplace le retour par courrier d'une copie papier n° 5, d'où une mainlevée de la garantie plus rapide.
- Les dépenses élevées, inhérentes au système basé sur des documents imprimés de déclaration des marchandises (procédures contraignantes impliquant plus de temps et d'efforts), sont réduites.
- Une plus grande clarté de l'opération de transit au profit du commerce.
- Comme les douanes décident si l'envoi sera vérifié avant même son arrivée au bureau de destination, l'opérateur ne perd plus de temps à attendre une décision au

Nouveau système de transit informatisé : Union européenne

bureau de destination.

Outre ces avantages commerciaux généraux, les expéditeurs agréés en contact avec les douanes par le biais du système NSTI profitent d'un autre avantage : l'accélération de toute la procédure.

Quels sont les avantages du NSTI pour les douanes ?

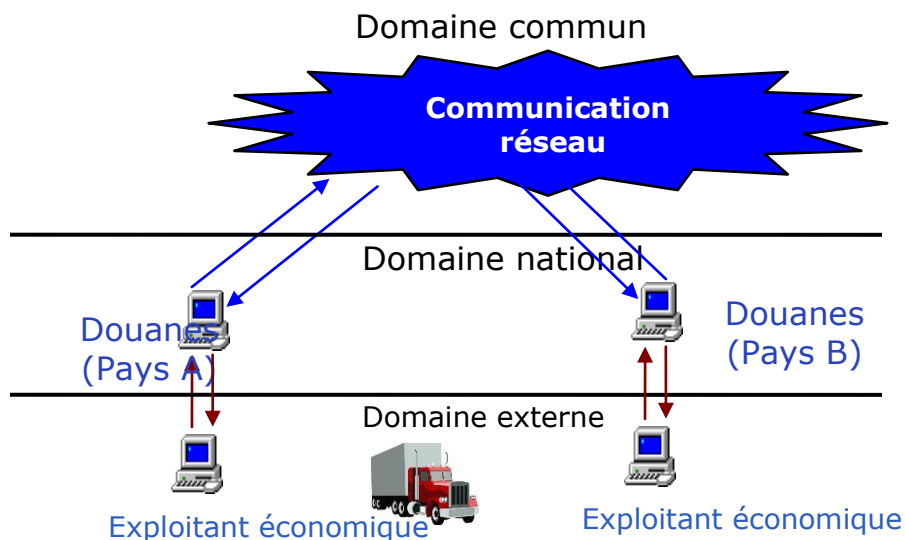
- L'amélioration de la communication et de la coordination entre les administrations douanières concernées.
- Il n'est nécessaire d'exécuter les activités répétitives qu'une seule fois. Ceci permet de ne pas perdre de temps et de supprimer les risques inhérents à la duplication des informations.
- La création d'un système plus cohérent qui accélère le traitement des données tout en renforçant la flexibilité du système.
- L'harmonisation des critères de fonctionnement qui supprime de nombreuses sous-procédures et interprétations divergentes de la façon dont les règles doivent être appliquées.
- La disponibilité d'un système géré directement par les douanes, gage d'une sécurité accrue et d'une meilleure temporisation de la gestion du transit, garantit une plus grande fiabilité des données et une meilleure surveillance des mouvements.

Il est clair que l'entreprise profite indirectement des avantages du NSTI pour les douanes, et inversement.

Quelles entreprises peuvent utiliser le NSTI ?

- En principe, toutes les entreprises peuvent utiliser le NSTI. Il suffit d'utiliser les procédures de l'échange de données informatisé (EDI) définies pour communiquer avec les douanes et de se connecter au NSTI.

Architecture NSTI



Quelles sont les obligations des douanes ?

Les douanes doivent :

- installer une infrastructure informatique ou adapter les installations existantes pour satisfaire aux besoins spécifiques du NSTI, y compris en matière de compatibilité avec le réseau commun de communication (CCN/CSI) ;
- définir une organisation pour garantir le fonctionnement continu des applications (assistance technique) ;
- formuler et développer des mesures garantissant que le NSTI est intégré à la structure procédurale et organisationnelle existante ;
- élaborer et introduire une formation adaptée pour les douaniers et les opérateurs.

Fonctionnement

Principaux éléments ou messages utilisés dans une opération NSTI.

Avant d'entrer dans les détails, il est utile de citer les principaux éléments et messages d'une opération NSTI.

- La déclaration de transit, présentée sous forme électronique.
- Le numéro de référence du mouvement (NRM) : un numéro d'enregistrement unique que le système attribue à la déclaration pour identifier le mouvement.
- Le document d'accompagnement de transit qui suit les marchandises du point de départ à la destination.
- Le message « avis anticipé d'arrivée », transmis par le bureau de départ au bureau de destination déclaré, indiqué dans la déclaration.
- Le message « avis anticipé de passage », transmis par le bureau de départ ou aux bureaux de transit* déclarés pour notifier le passage anticipé de la frontière d'un envoi.
- Le message « avis de passage de frontière », transmis par le bureau de transit concerné après contrôle de l'envoi.
- Le message « avis d'arrivée », transmis par le bureau de destination au bureau de départ à l'arrivée des marchandises.
- Le message « résultats du contrôle », transmis par le bureau de destination au bureau de départ après vérification des marchandises.

En outre, il est important de comprendre que le système couvre toutes les combinaisons de procédures habituelles et simplifiées, aussi bien au bureau de départ qu'au bureau de destination.

** Un bureau de transit est un bureau de douane situé à l'une des frontières terrestres extérieures de l'UE ou dans l'un des pays participant à la Convention relative au régime de transit commun.*

Bureau de départ

La déclaration de transit est présentée au bureau de départ au format informatisé. Les déclarations électroniques peuvent être effectuées à partir des terminaux auxquels les entreprises ont accès dans le bureau de douane de départ ou depuis les locaux de l'entreprise.

Quelle que soit la forme utilisée, la déclaration doit contenir toutes les données requises et être conforme au cahier des charges du système, car ce dernier codifie et valide les données automatiquement. Le système indique les incohérences dans les données, le cas

Nouveau système de transit informatisé : Union européenne

échéant. L'opérateur en sera informé afin de pouvoir apporter les corrections requises avant que la déclaration ne soit finalement acceptée.

Une fois les corrections saisies et la déclaration acceptée, le système attribue un numéro d'enregistrement unique à la déclaration : le numéro de référence du mouvement.

Puis, une fois les inspections terminées dans le bureau de départ ou dans les locaux de l'expéditeur agréé, et une fois les garanties acceptées, les marchandises sont dédouanées pour le transit. Le système imprime le document d'accompagnement de transit et, le cas échéant, la liste des éléments, dans le bureau de départ ou dans les locaux de l'expéditeur agréé. Le document d'accompagnement et la liste des éléments doivent voyager avec les marchandises et être présentés à chaque bureau de transit et au bureau de destination.

Lors de l'impression du document d'accompagnement de transit et de la liste des éléments, le bureau de départ transmet simultanément un avis anticipé d'arrivée au bureau de destination déclaré. Ce message contient principalement des informations issues de la déclaration, afin de permettre au bureau de destination de contrôler l'envoi à son arrivée. Le bureau de destination doit avoir accès aux informations les plus précises sur l'opération de transit pour prendre une décision fiable et appropriée quant aux actions à entreprendre à l'arrivée des marchandises.

Si le mouvement doit franchir un bureau de transit, le bureau de départ transmet également un avis anticipé de passage de sorte que le bureau de transit soit notifié au préalable de l'envoi concerné et puisse vérifier son passage.

Bureau de destination

À l'arrivée, les marchandises doivent être présentées au bureau de destination (soit directement, soit indirectement par le biais du destinataire agréé) avec le document d'accompagnement de transit et la liste des éléments, le cas échéant. Les douanes ayant déjà reçu l'avis anticipé d'arrivée possèdent toutes les informations concernant l'opération et peuvent ainsi déterminer au préalable les contrôles nécessaires. Lors de la saisie par la douane du numéro de référence du mouvement, l'avis anticipé d'arrivée correspondant est automatiquement localisé. Cette information sert de base à toute action ou tout contrôle. Un message d'avis d'arrivée est transmis au bureau de départ.

Une fois les contrôles appropriés effectués, le bureau de destination notifie le bureau de départ des résultats du contrôle avec un message de résultats du contrôle, précisant, le cas échéant, les irrégularités détectées.

Le message de résultats du contrôle assorti d'un code positif est nécessaire pour apurer l'opération de transit et libérer les garanties utilisées.

Bureau de transit

Lorsque des marchandises franchissent un bureau de transit, les marchandises, le document d'accompagnement de transit et, le cas échéant, la liste des éléments, doivent être présentés à la douane. L'avis anticipé de passage, déjà disponible dans le système, est automatiquement localisé lors de la saisie du numéro de référence du mouvement. Il est ensuite possible d'approuver le passage. Une notification de passage de la frontière est transmise au bureau de départ.

Source : directives relatives à la CKR, Annexe spécifique E de la CKR, chapitre 1

Transit international des marchandises (TIM) : Mésos-Amérique

En 2008, la Mésos-Amérique, qui comprenait 9 pays (Mexique, Belize, Guatemala, Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panama et République dominicaine), a élaboré un projet novateur appelé Transit international des marchandises (TIM) dont le but est d'améliorer la rapidité et l'efficacité des passages de frontières des marchandises en transit.

Le système TIM est un système électronique de gestion et de contrôle du mouvement des marchandises en transit qui permet d'harmoniser au sein d'un seul document électronique des procédures auparavant contraignantes. Le projet repose sur trois piliers principaux :

- Réingénierie du processus : le système TIM harmonise plusieurs déclarations papier en un seul document électronique complet qui regroupe toutes les données dont les douanes, les services de l'immigration et les services phytosanitaires ont besoin.
- Technologie de l'information : le système TIM relie les systèmes intranet de tous les services dans les pays participant au projet et comprend des systèmes de pointe pour l'analyse des risques et le contrôle des marchandises, ainsi qu'un serveur moderne qui héberge toutes les données et propose un tableau de bord des statistiques pour évaluer les performances à chaque franchissement d'une frontière.
- Coopération : le système TIM améliore la coopération au sein d'un pays et entre différents services intervenant aux postes frontaliers dans la région méso-américaine. Le système TIM a été créé dans le cadre d'un projet doté d'un budget de deux millions de dollars américains et a permis à la BID de concevoir et de mettre en place le système au poste frontalier d'El Amatillo, entre le Honduras et le Salvador. Depuis, des ressources supplémentaires (950 000 dollars) ont permis d'étendre le projet à tous les principaux postes frontaliers entre le Mexique et le Panama.

Le système TIM en action

Pour commencer, le transporteur se connecte au site Web TIM et remplit la déclaration de transit unique (DTU). Les informations figurant sur la DTU, et hébergées sur un serveur sécurisé, sont transférées aux trois autorités compétentes du pays d'origine : les douanes, les services de l'immigration et les services de la santé et de l'agriculture. Une fois la DTU approuvée par le pays d'origine, le transporteur en reçoit une copie avec un code-barres servant à autoriser le début du transit. Le programme transmet également une copie à toutes les autorités compétentes dans les pays de transit et de destination finale.

En plus de réduire l'attente et le délai de franchissement des frontières, le système TIM offre également une analyse des risques approfondie, une meilleure traçabilité et prévisibilité, un recouvrement optimisé, une compétitivité du secteur privé accru en réduisant les coûts d'activité, et une empreinte environnementale limitée des services de transport.

Enseignements

Transit international des marchandises (TIM) : Més0-Amérique

La conception et la mise en place du système TIM ont mis en évidence de bonnes pratiques tant pour les pays bénéficiaires que pour les organismes d'exécution. Premièrement, l'engagement politique réel et total des plus hautes instances de chaque pays participant contribue à l'instauration d'un environnement convivial reposant sur la confiance mutuelle. De même, l'organisme d'exécution doit travailler en étroite collaboration avec les gouvernements pour garantir un intérêt et un engagement soutenus.

Deuxièmement, l'instauration de la confiance fut l'une des principales difficultés rencontrées lors de l'exécution de ce projet. Dans chaque pays participant, le système TIM repose sur la collaboration de trois agences qui n'avaient jamais coopéré précédemment. Une compréhension claire des responsabilités de chacun et des procédures est un bon point de départ pour instaurer la confiance.

Troisièmement, une équipe technique robuste possédant des connaissances spécifiques de la région contribue à construire une relation solide avec les hauts dignitaires du gouvernement tout en suscitant la confiance envers les pouvoirs publics et l'organisme d'exécution.

Quatrièmement, la rationalisation des acteurs, étant donné le nombre de pays et d'organismes engagés dans les activités régionales, garantit un bon déroulement. Dans le cas du système TIM, plusieurs organismes avec des caractéristiques et mandats hétérogènes ont créé un climat de concurrence et de conflit, résolu uniquement par une définition claire du caractère juridique et institutionnel du mécanisme de mise en œuvre. Plutôt que de créer un nouveau cadre juridique régional pour tous les pays et organismes de mise en œuvre, un mécanisme d'exécution n'impliquant pas de modification de la législation nationale a été proposé. Bien que cette approche rallonge le processus et le complique dans une certaine mesure, elle a tout de même rassuré tous les organismes sur le fait que la participation au projet n'entraînerait pas de changement au statu quo par le biais d'amendements législatifs.

Cinquièmement, la mise en place d'un comité technique composé de hauts fonctionnaires investis de pouvoirs décisionnels issus de tous les organismes participants, notamment de la douane, des services de l'immigration et des services de la santé et de l'agriculture, permet d'assurer une bonne coordination et d'harmoniser l'exécution. Les décisions doivent être prises unanimement pour garantir l'appropriation par tous les acteurs régionaux et un consensus permanent sur l'orientation du projet.

Enfin, les plateformes informatiques doivent être flexibles et susceptibles d'être modifiées et mises à niveau. La puissance et la vitesse sont essentielles, mais la capacité du système à s'adapter à l'évolution rapide de l'industrie de la logistique, avec des dispositifs à radiofréquences, le GPS (Global Positioning System) et des verrouillages électroniques, est encore plus importante. Par exemple, le système TIM a pu s'adapter au passage de la classification des marchandises avec une nomenclature à six chiffres à une nomenclature à huit chiffres, après sa mise en œuvre, ce qui a permis d'optimiser la traçabilité et la collecte de recettes. Les experts en informatique doivent connaître les spécificités d'une région et élaborer des programmes personnalisés. Dans le cas de la Més0-Amérique, la reproduction du système de transit de l'Union européenne (où les prestataires de services de transport choisissent l'itinéraire le plus adapté) n'était pas envisageable étant donné que les marchandises en transit international doivent, conformément à la loi, suivre un itinéraire prédéterminé avec des points de contrôle spécifiques, afin d'assurer la sécurité et la traçabilité des marchandises en mouvement dans le corridor.

Transit international des marchandises (TIM) : Més0-Amérique

Prochaines étapes

Jusqu'ici, les résultats obtenus avec le système TIM ont été impressionnants, et les clients et la BID estiment que le rendement des investissements pour les étapes futures du projet sera également profitable. Le système TIM sera étendu aux autres corridors commerciaux d'Amérique du Sud, alors qu'une version mise à niveau est en cours de développement et inclura les opérations de transit multimodal et particulièrement les opérations de transit maritime. Ces projets sont prévus pour 2013 et devraient être achevés d'ici 2015.

Source : La Més0-Amérique optimise les contrôles internationaux des marchandises en transit (WCO News, octobre 2012)

RADDEx : Ouganda

L'Ouganda, en tant que membre de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE), partage de façon bilatérale des informations sur l'exportation ou la réexportation et sur le transit avec d'autres membres de la CAE grâce au système RADDEx (Revenue Authority Digital Data Exchange : échange de données numériques des administrations fiscales). Les douaniers ougandais peuvent extraire des données de ce système pour le ciblage et le profilage des marchandises avant leur arrivée si nécessaire, ce qui constitue un système de recherche active. Ils pourront alors comparer les données extraites avec les déclarations électroniques correspondantes déposées aux bureaux de douane. Les douaniers ougandais habilités ont aussi accès à ces informations dans le système. Les membres de la CAE ont mis au point le système régional RADDEx 2.0 en harmonisant les systèmes bilatéraux existants de partage d'informations (USITC, 2012).

Un rapport a révélé que le système RADDEx avait traité 95 % des marchandises en transit entre le port de Mombasa (Kenya) et Kampala (Ouganda) en 2009. Le temps moyen nécessaire à la mainlevée à un poste-frontière ougandais était estimé à trois heures en 2010 alors qu'il était de trois à quatre jours avant la mise en place du système. Le système permet à la douane de suivre les transactions d'exportation, de réexportation et de transit en cours. L'évaluation des risques et le rapprochement des données ont permis de détecter un grand nombre de fraudes. Grâce aux données RADDEx, les douaniers ougandais ont gagné du temps et économisé les coûts liés au dépôt des déclarations de transit ou de marchandises, car ils peuvent utiliser en l'état la plupart des éléments d'information extraits du système aux fins de la déclaration.

Source : document de recherche de l'OMD n° 11 : Études de cas concernant l'échange systématique de renseignements commerciaux entre administrations des douanes dans le cadre d'accords bilatéraux et régionaux (Tadashi Yasui, 2011)

Qu'est-ce que le système SINTIA ?

Le Système de transit douanier international informatisé (SINTIA) est un système informatisé à travers lequel les États membres du MERCOSUR (Argentine, Brésil, Paraguay et Uruguay) numérisent le Manifeste de chargement international (MIC/DTA). Le Manifeste de chargement international est un document utilisé pour les transits douaniers internationaux, en vertu de l'Accord relatif au transport international terrestre.

Le système SINTIA a été créé par le MERCOSUR et a été approuvé par la [Résolution GMC \(Common Market Group\) 17/04](#) « NORME RELATIVE À L'INFORMATISATION DU MANIFESTE DE CHARGEMENT INTERNATIONAL/À LA DÉCLARATION DE TRANSIT DOUANIER ET AU SUIVI DE L'OPÉRATION ENTRE LES ÉTATS MEMBRES DU MERCOSUR ».

Il vise à informatiser, dans le domaine du Mercosur (y compris le Chili et la Bolivie), toutes les procédures établies dans l'Accord de portée partielle relatif au transport international terrestre.

Fonctionnement

Les agents doivent numériser les données du MIC/DTA et les informations du contrôle de la douane effectué dans les pays participants. Les agents doivent également transmettre par voie électronique les informations aux pays participants pour qu'ils puissent déterminer à quelle étape de la procédure se trouvent les informations.

Avantages

- Il permet de perfectionner les procédures de contrôle liées aux opérations de transit routier et ferroviaire, et celles de la voie navigable Paraguay-Paraná
- Il offre une uniformité dans chacun des systèmes douaniers
- Il donne accès à l'information en ligne de la déclaration de chargement du pays d'origine, y compris sa nature, sa valeur et son origine
- Au début du transit, il indique si les opérations d'exportation ont été accomplies
- Il indique si les marchandises sont arrivées et si leur destination est correcte
- Il permet de réduire les coûts opérationnels et d'accélérer les procédures
- Il existe un registre normalisé de transporteurs agréés comportant les informations sur les autorisations, les lignes ou d'autres situations.
- Les États membres peuvent préparer des stratégies de contrôle sur la base de l'information partagée
- Il permet d'éviter la répétition des données grâce à une procédure de réutilisation de celles-ci
- Il permet aux douanes de destination de connaître les marchandises en transit

État actuel

Depuis juin 2009, le système SINTIA est mis en place entre l'Argentine et le Paraguay. Depuis, les deux pays ont commencé à partager leurs informations sur la validation du Transit douanier international (OFTAI) et le Départ du transit douanier international (PATAI).

En avril 2010, les deux pays ont commencé à partager leurs informations de Sortie du transit douanier international (SATAI) et d'Entrée du transit douanier international (EDTAI) avec l'État membre de destination.

Le 23 juin 2011, les deux pays ont commencé à partager leurs informations sur la

Système de transit douanier international informatisé (SINTIA) : Argentine

Finalisation du transit douanier International (FITAI) et sur les Destinations postérieures au transit douanier international (DETAI).

L'échange des informations des deux pays avec l'Uruguay est prévu avant la fin 2011, tandis que le Brésil pourra commencer les échanges en 2012.

En 2009, le Chili a numérisé les MIC/DTA et a commencé à échanger des informations liées au transit.

En 2012, les États membres travailleront à mettre en œuvre les échanges d'informations avec la Bolivie.

Source : douane argentine (<http://www.afip.gob.ar/english/sintia.asp>)

Informatisation de la procédure TIR : le projet eTIR

Les Parties contractantes de la Convention TIR ont lancé en 2003 le « Projet eTIR » dont l'objectif était d'établir une plateforme d'échange pour tous les acteurs (autorités douanières, titulaires⁵, chaînes de garantie) impliqués dans le système TIR, connu sous le nom de « système international eTIR ».

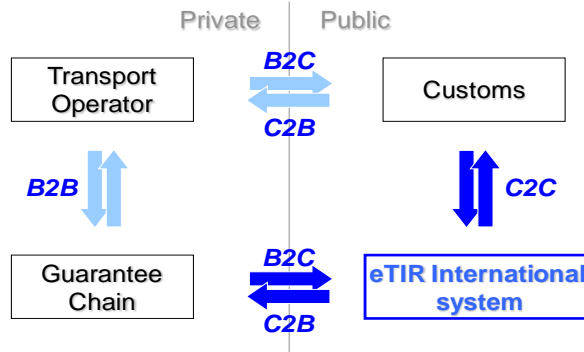
Le système international eTIR a pour objectif d'assurer l'échange, entre les systèmes douaniers nationaux, d'informations relatives au transit international de marchandises, de véhicules ou de conteneurs conformément aux dispositions de la Convention TIR, et de permettre aux douanes de gérer les données concernant les garanties octroyées par les chaînes de garantie aux titulaires autorisés à utiliser le système TIR. Outre le remplacement des fonctions internationales actuelles du Carnet TIR en version papier (c'est-à-dire la preuve de l'existence d'une garantie internationale et de l'échange d'informations entre les administrations douanières), le système international eTIR apportera d'autres avantages tels que la mise à disposition d'informations anticipées sur les marchandises permettant d'évaluer le risque avant l'arrivée des marchandises, et l'échange d'informations douanières dans un environnement sécurisé qui empêchera la présentation de fausses déclarations aux douanes.

Circulation de l'information entre les acteurs du système eTIR⁶

⁵ Titulaire : une personne physique ou morale autorisée à utiliser le système TIR conformément aux dispositions de la Convention TIR.

⁶ Echange de données entreprises-entreprises (B2B), entreprises-douanes (B2C), douanes-entreprises, (C2B), douanes-douanes (C2C)

Informatisation de la procédure TIR : le projet eTIR



Le schéma ci-dessus est une représentation graphique de l'échange d'informations entre les acteurs du système eTIR. Le système international eTIR recevra les informations concernant les garanties délivrées par la chaîne de garantie (B2C), fournira à la chaîne de garantie les informations concernant les transports couverts par les garanties qu'il a délivrées (C2B) et permettra l'échange d'informations entre les autorités douanières de différents pays (C2C). Tous les messages eTIR sont basés sur la version 3.4 du Modèle de données de l'OMD.

La mise en place du système eTIR nécessitera des efforts parallèles des Parties contractantes et des chaînes de garanties en vue de développer, de mettre à jour et de connecter les systèmes informatiques publics et privés.

Le système eTIR offrira des avantages à tous les acteurs participant au système TIR. Premièrement, il renforce la sécurité et offre des possibilités accrues de gestion du risque, ce qui permet de réduire le risque de fraude. Ensuite, un renforcement de la coopération internationale permettra à tous les acteurs de réduire considérablement leurs charges administratives et de profiter pleinement de la gestion de la chaîne logistique intégrée. Enfin, les informations préalables sur les marchandises et l'échange de données en temps réel accéléreront la procédure TIR.

V. Système de garantie

1. Principes généraux de garantie pour le transit

Un système de garantie permet de s'assurer que les droits et taxes de douane dus pendant une opération de transit sont couverts à tout moment jusqu'à la présentation des marchandises au bureau de douane de destination. En même temps, un système de garantie remplit également une autre fonction importante. En effet, il constitue la seule solution possible pour augmenter la probabilité que les marchandises soient présentées au bureau de douane de destination conformément aux exigences, et qu'elles ne disparaissent pas en chemin.

Il existe deux types de systèmes de garantie : un système national de garantie et un système international de garantie. Un système national de garantie est mis en œuvre par un pays et n'implique aucun autre pays. Lorsqu'un accord international sur les garanties n'est pas applicable et que les marchandises en transit sont transportées à travers plusieurs pays, les transporteurs en transit doivent déposer des garanties à toutes les frontières. Par contre, il existe des systèmes régionaux ou internationaux de garantie basés sur un cadre juridique international. Eu égard à l'éventuelle complexité des opérations de transit régionales, un système régional ou international de garantie est plus efficace qu'une chaîne de garanties nationales.

L'article 11 de l'AFE définit plusieurs principes importants liés aux garanties concernant le transit et portant sur des questions telles que les formes, la limite des exigences, l'apurement immédiat, les garanties globales, la disponibilité des informations pertinentes et la restriction des convois douaniers ou des escortes douanières. Ces principes sont essentiels pour garantir l'efficacité du système de garantie et pour contribuer à la libre circulation des marchandises en transit. Il convient de mentionner que ces principes importants sont applicables aussi bien à une chaîne de garanties nationales qu'à un système international de garantie.

Le chapitre 5 de l'Annexe générale de la CKR traite des garanties. La CKR aborde les mêmes mesures que l'AFE. Le tableau 2 ci-dessous indique les similitudes entre l'AFE et la CKR concernant les garanties pour le transit.

Limitation de garantie

Conformément au paragraphe 11 de l'article 11 de l'AFE, les garanties « *permettront seulement de s'assurer que les prescriptions découlant dudit trafic en transit sont respectées* ». La norme 5.6 de la CKR stipule que « *lorsqu'une garantie est exigée, le montant de cette garantie est aussi faible que possible et, en ce qui concerne le paiement des droits et taxes, n'excède pas le montant éventuellement exigible.* »

Ce principe implique que la base utilisée pour déterminer le montant de la garantie ne doit pas prendre en compte les pénalités potentiellement exigibles ni prendre en considération d'autres préoccupations qui pourraient augmenter le montant de la garantie inutilement. De même, le montant de la garantie ne doit pas inclure des intérêts pour cause de paiement tardif qui pourraient être exigés si le déclarant ne remplit pas toutes ses obligations.

L'une des méthodes que les douanes peuvent utiliser pour déterminer le montant de la garantie d'un seul déclarant ou opérateur consiste à prendre en compte le montant des droits et taxes payés par la personne concernée pendant la période précédente de même

durée. En cas de changements, par exemple, dans le volume des importations ou des taux applicables, le montant de la garantie peut être ajusté en conséquence.

Dans certains cas, notamment avec des marchandises en transit classées selon différentes catégories tarifaires et passibles de différents droits de douane, les douanes peuvent également déterminer le montant de la garantie sur la base d'un taux unique moyen des droits et des taxes. Cette méthode de calcul d'un taux unique peut être appliquée pour plusieurs régimes douaniers et présente des avantages tant pour la douane que pour les entreprises.

Tableau 2 : Principes de garanties

Principes	AFE (Article 11)	Annexe générale de la CKR, chapitre 5
Limitation de garantie	<p>11. Dans les cas où un Membre exige une garantie sous la forme d'une caution, d'un dépôt ou d'un autre instrument monétaire ou non monétaire* approprié pour le trafic en transit, cette garantie permettra seulement de s'assurer que les exigences découlant dudit trafic en transit sont respectées.</p> <p>*Cette disposition n'empêche en rien un Membre de maintenir les procédures existantes en vertu desquelles le moyen de transport peut être utilisé comme garantie pour le trafic en transit.</p>	<p>Norme 5.6. Lorsqu'une garantie est exigée, le montant de cette garantie est aussi faible que possible et, en ce qui concerne le paiement des droits et taxes, n'excède pas le montant éventuellement exigible.</p>
Apurement immédiat	<p>12. Une fois que le Membre aura déterminé que ses exigences en matière de transit sont respectées, la garantie sera libérée sans retard.</p>	<p>Norme 5.7. Lorsqu'une garantie a été constituée, la décharge de cette garantie est accordée le plus rapidement possible après que la douane a estimé que les obligations qui ont nécessité la mise en place de la garantie ont été dûment remplies.</p>
Garantie globale	<p>13. Chaque Membre permet, conformément aux lois et aux réglementations applicables, que des garanties globales incluant les transactions multiples soient fournies aux mêmes opérateurs ou que les garanties soient renouvelées sans décharge pour des envois ultérieurs.</p>	<p>Norme 5.5. Lorsqu'une garantie est exigée pour assurer l'exécution des obligations résultant d'un régime douanier, la douane accepte une garantie globale, notamment de la part de tout déclarant qui déclare régulièrement des marchandises dans différents bureaux du territoire douanier.</p>
Disponibilité des informations pertinentes	<p>14. Chaque Membre mettra à la disposition du public les informations pertinentes qu'il utilise pour fixer la garantie, y compris les garanties couvrant les transactions uniques et, le cas échéant, les garanties couvrant les transactions multiples.</p>	<p>Norme 5.1. La législation nationale énumère les cas dans lesquels une garantie est exigée et détermine les formes dans lesquelles la garantie doit être constituée.</p>

Apurement de garantie

L'AFE et la CKR exigent l'apurement de garantie sans retard une fois les obligations respectées. Le paragraphe 12 de l'article 11 de l'AFE stipule qu'« *une fois que le Membre aura déterminé que ses exigences en matière de transit sont respectées, la garantie sera libérée sans retard* ». La norme 5.7 de la CKR correspond à ce paragraphe. Elle précise que « *lorsqu'une garantie a été constituée, la décharge de cette garantie est accordée le plus rapidement possible après que la douane a estimé que les obligations qui ont nécessité la mise en place de la garantie ont été dûment remplies.* »

Certains Membres ont introduit un système d'apurement automatique de garanties lorsque l'opération de transit correspondante est achevée. Un système automatique de cette nature est une solution souhaitable pour éviter des retards excessifs dans la décharge des garanties.

Garantie globale

Une garantie individuelle couvre une seule opération de transit. Cela est insuffisant pour les transporteurs qui ne gèrent que très rarement les opérations de transit. Cependant, lorsque les transporteurs doivent déposer des garanties régulièrement, l'accumulation des garanties individuelles entraîne une charge administrative pour l'opérateur de transit et l'administration douanière. À cet effet, l'AFE et la CKR prévoient l'acceptation d'une garantie globale pouvant couvrir plusieurs opérations de transit.

L'AFE précise que « *chaque Membre permet, conformément aux lois et aux réglementations applicables, que des garanties globales incluant les transactions multiples soient fournies aux mêmes opérateurs ou que les garanties soient renouvelées sans apurement pour des envois ultérieurs* ». De son côté, la CKR précise que « *lorsqu'une garantie est exigée pour assurer l'exécution des obligations résultant d'un régime douanier, la douane accepte une garantie globale, notamment de la part de tout déclarant qui déclare régulièrement des marchandises dans différents bureaux du territoire douanier* ». Bien que la CKR utilise le terme « *garantie générale* », on peut présumer sans risque que cela correspond à la « *garantie globale* ». Ni l'AFE ni la CKR n'obligent les administrations douanières à accepter les garanties globales en toutes circonstances. Si nécessaire, les douanes peuvent temporairement refuser une garantie globale lorsqu'un opérateur de transit ne se conforme pas aux lois et règlements.

Les administrations douanières possèdent généralement une procédure standard pour l'octroi d'une garantie globale, qui leur permet de calculer le montant de la garantie sur la base du volume des opérations réalisées par le demandeur, et déterminent à quel bureau de douane la garantie globale sera octroyée.

Le montant de la garantie globale doit être uniquement fixé à un niveau égal au montant total des droits et taxes lorsqu'elle a pour but de couvrir les opérations douanières pour les marchandises présentant un risque élevé de fraude. Dans la mesure du possible, le montant de la garantie globale doit être maintenu à un niveau minimum qui permettra de couvrir toutes les conditions liées aux obligations nationales. Certaines administrations douanières réduisent le montant des garanties globales, en tenant compte d'une situation budgétaire saine, d'une expérience adéquate ou d'autres facteurs pertinents.

Disponibilité des informations pertinentes

La transparence et la prévisibilité sont des éléments clés de la facilitation des échanges et l'article 1 de l'AFE met l'accent sur cet aspect. Par ailleurs, le paragraphe 14 de l'article 11

de l'AFE traite de la disponibilité des informations sur les garanties. Il oblige les Membres de l'OMC à « *mettre à la disposition du public les informations pertinentes qu'il utilise pour fixer la garantie, y compris les garanties couvrant les transactions uniques et, le cas échéant, les garanties couvrant les transactions multiples* ».

La norme 5.2 au chapitre 5 de l'Annexe générale de la CKR exige que les cas dans lesquels la garantie est requise doivent être énumérés dans la législation nationale. Elle stipule que la « *législation nationale énumère les cas dans lesquels une garantie est exigée et détermine les formes dans lesquelles la garantie doit être constituée* ».

2. Systèmes internationaux de garantie

(1) Convention TIR

La Convention TIR (Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de Carnets TIR [1975]) est un traité multilatéral conclu à Genève le 14 novembre 1975 dans le but de simplifier et d'harmoniser les formalités administratives des transports routiers internationaux. La convention a été adoptée sous l'égide de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU). L'une des caractéristiques de la Convention TIR est que l'opération de transit international est couverte par un document de transit unique : le Carnet TIR. La Convention TIR établit une chaîne de garantie internationale entre les Parties contractantes, offrant ainsi un accès simple à la garantie requise.

Le système utilisé par le régime de transit TIR est un exemple du mode de fonctionnement d'une chaîne de garantie internationale. Une association représentant les intérêts du secteur du transport dans un pays donné et autorisée par les douanes de ce pays garantit le paiement de tous les droits et taxes dans ce pays pouvant être exigible en cas d'irrégularité survenant pendant une opération de transport TIR. Cette association garante nationale garantit le paiement des droits et taxes des transporteurs nationaux et étrangers titulaires des Carnets TIR délivrés par l'association ou par une association d'un autre pays.

La chaîne de garantie TIR est administrée par l'Union internationale des transports routiers (UITR) à Genève (Suisse), une organisation non gouvernementale représentant les intérêts des transporteurs routiers dans le monde entier. La chaîne de garantie est soutenue par plusieurs grandes compagnies d'assurance internationales.

La Convention TIR est complétée par un manuel TIR qui décrit le système de transit TIR et contient des notes explicatives ainsi que des commentaires aux fins d'interprétation et d'application de la convention. Le manuel TIR est disponible à l'adresse suivante : <http://www.unece.org/tir/tir-hb.html>.

(2) Convention d'Istanbul/ATA

ATA est un système qui permet la libre circulation des marchandises par-delà les frontières et leur admission temporaire dans un territoire douanier en franchise de droits et de taxes. Le système de Carnet ATA, basé sur la Convention ATA et la Convention d'Istanbul, fait également partie des procédures de transit. Dans le cadre du système ATA, les associations garantes affiliées à la chaîne de garantie internationale administrée par la Fédération mondiale des chambres de commerce de la CCI offrent les garanties pour les opérations de transit.

Le Carnet ATA remplace les formalités de douane nationales pour l'admission temporaire ou le transit, ce qui permet de réduire les frais de dédouanement à chaque frontière. Le Carnet ATA couvre le transport des marchandises en transit douanier en direction ou en provenance d'un pays d'importation temporaire et, le cas échéant, à l'intérieur de ce pays. La procédure du Carnet ATA est identique au TIR, mais est limitée à certains types de marchandises.

3. Pratiques des Membres

Garantie globale : UE

L'Union européenne a introduit une garantie globale qui couvre différentes opérations de transit et vise à équilibrer les risques financiers et les charges auxquels sont confrontés les opérateurs de transit.

Les garanties sont prévues pour couvrir le montant maximum des droits et autres frais en jeu pendant une période d'au moins une semaine sur la base des transactions antérieures et des tendances anticipées dans les opérations de l'opérateur. Le « montant de référence » est le terme utilisé pour désigner ce montant maximum. L'opérateur ne peut pas dépasser ce seuil pour les mouvements qu'il entreprend, à moins de disposer d'une garantie supplémentaire.

Le niveau réel de la garantie globale peut être fixé par la douane à 100, 50 ou 30 % du « montant de référence », ou elle peut permettre une renonciation complète à la nécessité d'obtenir une garantie. Le niveau réel de réduction dépend des risques encourus, des antécédents de l'opérateur concerné, etc.

Le système de garantie globale est basé sur les risques liés au transport effectif par l'opérateur effectuant l'opération de transit (le principal obligé) ; plus le risque est élevé, plus les exigences liées à la garantie sont rigoureuses.

CRITÈRES DE RÉDUCTION DE LA GARANTIE GLOBALE OU D'OCTROI D'UNE DISPENSE DE GARANTIE MARCHANDISES ORDINAIRES*

% du montant de la garantie Critères	100 %	50 %	30 %	Dispense
1. Situation financière générale saine	Pas d'autres conditions	✓	✓	✓
2. Expérience d'un an		✓	✓	✓
3. Coopération très étroite avec les autorités compétentes		-	✓	✓
4. Maîtrise du transport		-	-	✓
5. Bonne capacité financière, suffisante pour satisfaire aux engagements du principal obligé		-	-	✓

* Les « marchandises ordinaires » sont les marchandises visées à l'Annexe 44c des Dispositions d'application du Code des douanes communautaire. Pour les « marchandises sensibles » mentionnées dans cette Annexe, les critères sont légèrement différents (p. ex. la « dispense » n'est pas autorisée).

Source : brochure transit « Nouveaux systèmes de transit douaniers pour l'Europe » (Commission européenne, 2001)

State Insurance Company : Ghana

Au Ghana, la State Insurance Company accorde une garantie de transit depuis 2006. La formule de calcul de la commission de garantie est passée de 0,5 % de la valeur des marchandises à 0,5 % des taxes et droits en jeu. La State Insurance Company est actuellement connectée au système de gestion douanière et accède en temps réel aux données nécessaires afin de vérifier et de libérer les garanties en matière de transit. La plupart des acquits de transit sont à présent libérés rapidement ; par ailleurs, le personnel des douanes est formé pour saisir tous les renseignements au moment de passer la frontière.

À l'heure actuelle, ces garanties sont uniquement valables au Ghana. La réforme sur les garanties au Ghana se voulait le point de départ de la mise en place d'une « chaîne de garants » libéralisée, convenue lors d'une conférence de 2006 à laquelle participaient la plupart des garants en matière de transit en Afrique de l'Ouest.

Source : Ghana leads West Africa in transit reform, n° 10. Trade logistics. Banque mondiale. (Wulf, Luc De 2010)

VI. Simplification des formalités

1. Principes généraux de l'AFE et de la CKR

Les systèmes de transit douaniers imposaient généralement des exigences contraignantes aux opérateurs en termes de production de la documentation, et des marchandises, à tous les échelons de l'opération de transit. Les administrations douanières modernes ont introduit des formalités de douane simplifiées et acceptent désormais les copies électroniques des pièces justificatives. La simplification des exigences en matière de documents réduit considérablement les charges imposées à l'opérateur de transit. Un système informatisé pourrait remplacer efficacement les déclarations de marchandises sur support papier et empêcher la perte de documents et leur falsification. Certaines administrations développent ou mettent en œuvre de tels systèmes pour le transit.

L'AFE et la CKR contiennent des principes généraux sur la simplification des formalités et des exigences en matière de pièces justificatives comme suit :

Exigences minimales

Selon le paragraphe 6 de l'article 11 de l'AFE, les formalités et les exigences en matière de documents pour le transit « *ne seront pas plus contraignantes qu'il n'est nécessaire pour (a) identifier les marchandises et (b) assurer le respect des prescriptions en matière de transit* ». La Convention de Kyoto révisée énonce également un principe important à cet effet. La norme 3.12 du chapitre 3 de la CKR précise que « *la douane doit limiter ses exigences, en ce qui concerne les renseignements qui doivent être fournis dans la déclaration de marchandises, aux renseignements jugés indispensables pour permettre la liquidation et la perception des droits et taxes, l'établissement des statistiques et l'application de la législation douanière* ».

Pour se conformer à ce principe, les administrations douanières doivent examiner attentivement leurs besoins et consulter tout autre autorité publique impliquée, en particulier les autorités en charge des statistiques. Dans certains pays, l'autorité en charge des statistiques récupère les données directement auprès du déclarant ou les reçoit de ce dernier. Toutefois, la douane et d'autres autorités doivent faire tout ce qui est en leur pouvoir pour s'assurer qu'un déclarant ne fournit les informations nécessaires qu'une seule fois.

Utilisation de documents commerciaux ou de transport pour la déclaration

La norme 6 du chapitre 1 de l'Annexe spécifique E 1 de la CKR stipule que « *tout document commercial ou document de transport donnant clairement les renseignements nécessaires est accepté comme constituant la partie descriptive de la déclaration de marchandises pour le transit douanier, et cette acceptation est annotée sur le document* ».

Les données requises pour la déclaration de transit sont parfois déjà présentes dans le système informatique de l'opérateur, dans les documents commerciaux ou dans les documents de transport (comme la liste de colisage). Ces documents peuvent par conséquent être acceptés comme partie descriptive de la déclaration de marchandises et la déclaration elle-même doit uniquement contenir le strict minimum des informations requises pour identifier les marchandises, comme le nombre total de colis, le poids total et la référence « conformément aux listes jointes en annexe » ou une formule similaire.

Le chapitre 1 de l'Annexe spécifique E contient également une pratique recommandée en ce qui concerne ce sujet. La pratique recommandée n° 7 précise que « *la douane devrait accepter comme déclaration de marchandises pour le transit douanier tout document*

commercial ou de transport relatif à l'envoi en cause qui répond aux conditions fixées par elle ». Compte tenu de la valeur juridique d'un contrat de transport (p. ex. lettre de transport ferroviaire ou routier) ou d'un document commercial (facture), la Pratique recommandée n° 7 constitue un cadre juridique fiable autorisant l'utilisation de ces documents comme déclarations de transit.

Examen régulier

Le paragraphe 1 de l'article 10 de l'AFE requiert l'examen régulier des formalités et des exigences en matière de documentation dans le but de réduire au maximum l'incidence et la complexité des formalités d'importation, d'exportation et de transit, et de simplifier les exigences en matière de documentation.

Acceptation de copies

Conformément au paragraphe 2 de l'article 10 de l'AFE, les Membres de l'OMC s'efforceront d'accepter les copies papier ou électroniques des pièces justificatives pour les formalités de transit. Le chapitre 3 de l'Annexe générale à la Convention de Kyoto révisée contient une série de normes sur le dédouanement de marchandises et autres formalités douanières, notamment les normes concernant les documents requis à l'appui de la déclaration de marchandises.

Dans le but de promouvoir des opérations sans papier pour le dédouanement comme alternative aux exigences en matière de documents sur support papier, l'OMD a adopté en 2012 une recommandation sur la dématérialisation des pièces justificatives. La recommandation de l'OMD suggère que les Membres identifient les pièces justificatives normalement exigées pour accompagner les marchandises et la déclaration de marchandises, et qu'ils déterminent si ces documents sont nécessaires ou s'ils peuvent être détruits.

2. Documents douaniers internationaux : Carnet TIR et Carnet ATA



Les documents douaniers internationaux tels que le Carnet TIR et le Carnet ATA sont largement utilisés pour les déclarations de transit à la place des formulaires nationaux de déclaration. Dans le cadre des systèmes TIR et ATA, les opérateurs de transit peuvent profiter des avantages de la simplification des formalités de douane. Ces Carnets sont délivrés par des associations nationales participant à la chaîne de garantie internationale en vigueur.

L'utilisation des documents douaniers internationaux signifie que les opérateurs de transit ne doivent pas se préoccuper des différences mineures dans les exigences en matière de documents des pays de transit. Par conséquent, pour une opération de transit impliquant plusieurs postes-frontière, l'utilisation d'un document douanier international est un avantage considérable. En outre, la présentation d'un Carnet TIR ou ATA signifie que la chaîne de garantie internationale doit couvrir l'opération de transit et qu'il est possible de se passer des procédures entourant les garanties nationales.

(Carnet ATA, première page)

<small>Issuing Association Association émetrice</small> A.T.A. CARNET/CARNET A.T.A. FOR TEMPORARY ADMISSION OF GOODS POUR L'ADMISSION TEMPORAIRE DES MARCHANDISES <small>CUSTOMS CONVENTION ON THE A.T.A. CARNET FOR THE TEMPORARY ADMISSION OF GOODS CONVENTION DOUANIÈRE SUR LE CARNET A.T.A. POUR L'ADMISSION TEMPORAIRE DES MARCHANDISES CONVENTION DE TEMPORARY ADMISSION CONVENTION RELATIVE A L'ADMISSION TEMPORAIRE</small> <small>(Before completing the Carnet, please read Notes on cover page 3./Veuillez de remplir le carnet, lire la notice en page 3 de la couverture)</small>		<small>INTERNATIONAL GUARANTEE CHAIN CHAÎNE DE GARANTIE INTERNATIONALE</small>
A T A C A R N E T A T A C A R N E T	A. HOLDER AND ADDRESS /Titulaire et adresse	G. FOR ISSUING ASSOCIATION USE /Réservé à l'association émetrice FRONT COVER/ Couverture a) CARNET No. Carnet N°: <input style="width: 100px;" type="text"/> Number of continuation sheets Nombre de feuilles supplémentaires: b) ISSUED BY/Déclaré par
	B. REPRESENTED BY*/Représenté par*	c) VALID UNTIL/Valable jusqu'au / / year / / / année / / / month / / / mois / / / day (inclusive) / / / jour (inclus) / / /
	C. INTENDED USE OF GOODS/ Utilisation prévue des marchandises	
F. This carnet may be used in the following countries/Customs territories under the guarantee of the associations listed on page four of the cover./ Ce carnet est valable dans les pays/territoires douaniers ci-après, sous la garantie des associations reprises en page quatre de couverture:		
<p>The holder of this Carnet and his representative will be held responsible for compliance with the laws and regulations of the country/Customs territory of departure and the countries/Customs territories of importation./ A charge pour le titulaire et son représentant de se conformer aux lois et règlements du pays/territoire douanier de départ et des pays/territoires douaniers d'importation</p>		
H. CERTIFICATE BY CUSTOMS AT DEPARTURE / Attestation de la douane, au départ a) Identification marks have been affixed as indicated in column 7 against the following item No(s) of the General List Apposé les marques d'identification mentionnées dans la colonne 7 en regard du (des) numéro(s) d'ordre suivant(s) de la liste générale.		I. Signature of authorised official and Issuing Association stamp/ Signature du délégué et timbre de l'association émetrice / / Place and Date of issue (year/month/day) Lieu et date d'émission (année/mois/jour)
b) GOODS EXAMINED*/Vérifié les marchandises* Yes/Oui No/Non		J. <input type="text"/> Signature of Holder/Signature du titulaire
c) Registered under Reference No.* Enregistré sous le numéro.*		
d) Customs Office / Place Date (year/month/day) Signature and Stamp Bureau de douane Lieu Date (année/mois/jour) Signature et timbre		
<small>*If applicable/ *Si y a lieu</small>		

(Carnet TIR)

IRU - Union Internationale des Transports Routiers		
<h1>CARNET TIR*</h1>		
<h2>14 vouchers</h2> No 		
<p>1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au <u>01.07.2003</u> Inclus <i>Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including</i></p>		
<p>2. Délivré par <u>Union of Chambers of Commerce, Industry, Maritime Commerce and Commodity Exchanges of Turkey (UCCIMCCE)</u> <small>(nom de l'association émettrice / name of issuing association)</small></p>		
<p>3. Titulaire <u>TÜRKSPED MEHMET PİR Mülletlerarası Nakdiyat A.Ş.</u> <small>Holder</small> <u>Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8</u> <small>(nom, adresse, pays / name, address, country)</small></p>		
<p>4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association: <i>Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:</i></p> <div style="text-align: center;"></div>		<p>5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale: <i>Signature of the secretary of the international organization:</i></p> <p style="text-align: center;">Signature of Secretary-General of IRU</p>
Stamp and signature of UCCIMCCE		
<small>(A remplir avant utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)</small>		
<p>6. Pays de départ <u>Turkey</u> <small>Country/Countries of departure ⁽¹⁾</small></p>		
<p>7. Pays de destination <u>Switzerland, Germany</u> <small>Country/Countries of destination ⁽¹⁾</small></p>		
<p>8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) ⁽¹⁾ <small>Registration No(s) of road vehicle(s) ⁽¹⁾</small> <u>34 ZH 6945</u></p>		
<p>9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) ⁽¹⁾ <small>Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) ⁽¹⁾</small> <u>No. 118932.2645 of 02.10.2002</u></p>		
<p>10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) ⁽¹⁾ <small>Identification No(s) of container(s) ⁽¹⁾</small></p>		
<p>11. Observations diverses _____ <small>Remarks</small></p>		
		<p>12. Signature du titulaire du carnet: <i>Signature of the carnet holder:</i></p> <p style="text-align: center;">Signature of the TIR Carnet holder</p>
<p>⁽¹⁾ Biffer la mention inutile <i>Strike out whichever does not apply</i></p>		
<p><small>* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. * See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.</small></p>		

3. Pratiques des Membres

Formalités de transit applicables aux marchandises transportées par voie ferrée : Lituanie

Les États membres de l'UE appliquent une procédure de transit interne et externe telle que décrite dans les articles 91 et 163 du Code des douanes communautaire (Règlement (CEE) n° 2913/92 en date du 12 octobre 1992). C'est dans ce cadre que s'appliquent les Conventions internationales relatives au transit des marchandises, comme la Convention TIR et la Convention ATA. L'UE applique en outre la Convention de mai 1987 relative à une procédure commune de transit avec les pays de l'AELE et la Turquie.

La Lituanie simplifie le transit national pour les marchandises transportées par voie ferroviaire sous couvert des lettres de voiture SMGS (Convention relative aux transports internationaux de marchandises par chemin de fer) lorsque le bureau de départ et le bureau de destination sont situés en Lituanie. Ces simplifications ont été introduites sur la base de l'article 97(2)(b) du Code des douanes communautaire, par le biais de la Résolution du gouvernement n° 507 en date du 28 avril 2004, relative à l'application simplifiée de la procédure communautaire de transit pour les marchandises transportées par voie ferroviaire sous couvert des lettres de voiture SMGS, et de ses amendements ultérieurs. Les règles détaillées concernant l'utilisation des simplifications mentionnées ci-dessus sont mises en place par ordre du directeur général des Douanes, sous la responsabilité du ministère des Finances de Lituanie.

Le système de simplification est très similaire à celui qui s'applique pour les marchandises transportées par voie ferroviaire sous couvert des lettres de voiture CIM, conformément aux articles 412 à 425 des Dispositions d'application du Code des douanes communautaire (Réglementation (CEE) n° 2454/93) : la lettre de voiture SMGS est considérée comme un équivalent de la déclaration communautaire de transit. La compagnie de chemin de fer agréée, qui accepte le transport des marchandises sous couvert d'une lettre de voiture SMGS, est considérée comme le principal obligé dans l'opération de transit correspondante, et aucune formalité n'est nécessaire dans les postes-frontière en dehors du tampon sur la lettre de voiture SMGS.

La compagnie de chemin de fer agréée est tenue de mettre à disposition des autorités douanières, aux fins de contrôle, les registres détenus par son service comptable. La compagnie de chemin de fer agréée est également dispensée de tout dépôt de garantie en relation avec les opérations de transit mentionnées ci-dessus.

Lettre de voiture SMGS

VII. Gestion des risques

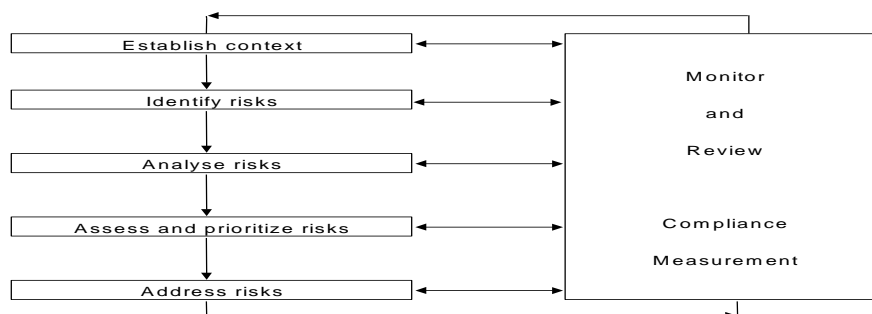
1. Principe général de gestion des risques

Dans le cadre de l'application de la gestion du risque dans une situation de transit, les marchandises à haut risque seront soumises au niveau de contrôle approprié, alors que les marchandises à faible risque pourront être exemptées de certaines exigences.

L'AFE oblige les Membres de l'OMC, dans la mesure du possible, à adopter ou à maintenir un système de gestion du risque pour le contrôle de la douane (Article 7.4), alors que l'Annexe générale à la CKR dispose d'un chapitre sur le contrôle de la douane (chapitre 6) qui comprend une norme exigeant le recours à la gestion du risque dans l'application du contrôle de la douane. Le contrôle de la douane est évidemment implicite dans un système de transit douanier. Les directives relatives à la CKR couvrent les aspects techniques de la gestion du risque et du contrôle de la douane. Le Recueil sur la gestion des risques présente des informations détaillées et techniques sur la gestion du risque basées sur les pratiques et les expériences des Membres de l'OMD.

Encadré n° 8. Aperçu de la gestion du risque : directives relatives à la CKR

Le processus de gestion du risque comprend la définition du contexte de gestion du risque, l'identification du risque, l'analyse du risque, l'évaluation du risque, la gestion des risques et le suivi et l'examen du processus par le biais de l'évaluation de la conformité.



(a) Définir le contexte

Cette étape situe le contexte stratégique et organisationnel dans lequel la gestion du risque aura lieu. Les zones de risque doivent être identifiées, les critères d'évaluation du risque et la structure de l'analyse définis.

(b) Identifier les risques

Identifier, comme base pour une analyse approfondie, le type de risque pouvant survenir, ainsi que la raison et le mode de survenance. Cette étape exige une description approfondie du processus de contrôle existant qui comprend :

les participants/clients/parties prenantes ;

les forces et les faiblesses ;

le domaine, le moment où le risque pourrait être encouru ainsi que la manière dont il pourrait l'être et la personne pouvant le subir ;

les menaces et leur impact en cas de contournement ;

les raisons justifiant la survenance de possibilités de contournement.

(c) Analyser les risques

Déterminer les moyens de contrôle et analyser les risques en fonction de la probabilité et des conséquences. L'analyse doit prendre en compte :

- la probabilité qu'un événement ait lieu ;
- les conséquences potentielles et leur ampleur.

Combiner ces éléments pour produire une évaluation du niveau de risque.

Si les niveaux estimés sont bas, alors les risques peuvent appartenir à une catégorie acceptable et des mesures peuvent ne pas être nécessaires.

(d) Évaluer et hiérarchiser les risques

Comparer les niveaux estimés du risque avec les critères prédéfinis. Classer les risques pour déterminer les priorités de gestion. Il existe différents types de systèmes de classement. L'évaluation sur la base des niveaux ÉLEVÉ, MOYEN et FAIBLE est répandue. Dans les environnements complexes, un système plus détaillé peut être nécessaire, tel qu'une fourchette allant de 1 à 100. Ce dernier requiert également la détermination de risques élevés et faibles, mais permet davantage de précision.

Les risques doivent être suivis en permanence en cas de changement de nature, de niveau et d'ampleur.

(e) Gérer les risques

Accepter et suivre les risques non prioritaires. Pour les autres risques, élaborer et mettre en œuvre un plan de gestion spécifique qui tient compte des ressources (humaines, financières et techniques).

(f) Suivre et examiner : évaluation de la conformité

Suivre et examiner la performance, l'efficacité et l'efficience du système de gestion du risque ainsi que les changements qui pourraient l'affecter.

(g) Documentation

Un registre des risques devrait être disponible pour justifier le choix des risques et pour consigner les hypothèses sur lesquelles les évaluations ont été faites, afin d'établir une piste de contrôle permettant de s'assurer que les informations importantes ne sont pas perdues.

2. Opérateur économique agréé

L'application de la gestion des risques peut également se traduire par l'introduction de programmes de facilitation pour les opérateurs économiques agréés (OEA) qui peuvent, grâce à ces programmes, bénéficier des facilités pour les opérations de transit s'ils maintiennent un haut niveau de conformité et une gestion des garanties. En raison de leur statut, les OEA peuvent être dispensés de l'obligation de présenter physiquement les marchandises de manière régulière au bureau de douane de départ et de destination. Dans le domaine du transit, les avantages commerciaux potentiels comprennent : une dispense complète ou partielle des garanties de transit, moins d'éléments de données dans les déclarations de transit, le dédouanement chez l'opérateur et des inspections moins fréquentes de la douane et d'autres organismes de réglementation.

L'article 7 de l'AFE, qui concerne les mesures de facilitation des échanges pour les opérateurs agréés, indique des mesures de facilitation des échanges très précises à prévoir pour les « opérateurs agréés » qui respectent les critères spécifiés, notamment l'existence d'antécédents satisfaisants au regard du respect des obligations douanières et autres lois et règlements, un système de gestion des dossiers pour permettre les contrôles internes nécessaires, la solvabilité financière et la garantie de la chaîne logistique.

À cet égard, la norme 3.32 du chapitre 3 de l'Annexe générale de la Convention de Kyoto révisée concerne le principe de procédures spéciales pour les personnes agréées. Les directives relatives à la CKR concernant cette norme fournissent des détails sur les types de procédures spéciales pour ces personnes, ainsi que la méthode d'autorisation. En outre, le deuxième pilier du cadre de normes SAFE de l'OMD propose des normes mondiales pour le lancement et la gestion d'un programme d'opérateur économique agréé (OEA). Les critères d'admissibilité d'un OEA doivent inclure : une conformité prouvée aux normes, un système de gestion des dossiers commerciaux satisfaisant, une viabilité financière et une garantie (garantie des marchandises, du moyen de transport, des locaux, du personnel et du partenaire commercial).

3. Informations préalables à l'arrivée

L'une des tendances récentes dans les procédures douanières pour la facilitation des échanges et la garantie consiste à évaluer le risque des marchandises le plus tôt possible dans la chaîne logistique. À cette fin, plusieurs administrations douanières ont introduit une exigence juridique concernant la déclaration électronique avant l'arrivée des marchandises, notamment aux fins de garantie. La règle s'applique à toutes les marchandises entrant sur le territoire ou sortant de celui-ci, indépendamment de leur destination finale, y compris les marchandises en transit.

Le paragraphe 9 de l'article 11 de l'AFE oblige les membres de l'OMC à autoriser le dépôt et le traitement des documents et données de transit ainsi qu'à y apporter des conseils avant l'arrivée des marchandises. La norme 3.25 de l'Annexe générale de la Convention de Kyoto révisée couvre le dépôt et l'enregistrement préalable de la déclaration de marchandises. Cette norme prévoit une procédure de dépôt préalable permettant de tenir compte équitablement des intérêts des entreprises et de ceux de la douane. Les douanes peuvent traiter les informations fournies à l'avance, et décider si elles doivent examiner les marchandises ou non.

4. Pratiques des Membres

Expéditeur agréé et destinataire agréé : Suisse

Conditions générales pour l'octroi du statut d'expéditeur ou de destinataire agréé

La douane pourrait admettre comme expéditeur ou destinataire agréé toute personne soumise aux obligations douanières, pour autant

- qu'elle ait des antécédents satisfaisants ;
- qu'elle expédie ou reçoive régulièrement des marchandises ;
- que son domicile soit suffisamment proche du bureau de douane compétent pour que les contrôles puissent se faire sans qu'il en découle un travail administratif disproportionné ;
- qu'elle désigne un emplacement et/ou un local déterminé pour placer sous le contrôle de la douane les marchandises destinées à l'envoi ou à la réception (la

Expéditeur agréé et destinataire agréé : Suisse

mise sous contrôle de la douane est une tâche déléguée à l'expéditeur ou au destinataire agréé) ;

- que son système de gestion administrative et d'exploitation soit organisé de manière telle que le cheminement d'un envoi puisse être en tout temps vérifié sans faille, de l'arrivée jusqu'à l'enlèvement ; les données transmises engagent l'expéditeur ou le destinataire agréé vis-à-vis de la douane ;
- qu'elle mette à la disposition de la douane l'infrastructure nécessaire (emplacement pour écrire, téléphone éventuellement) ;
- qu'elle fournisse une garantie pour assurer le paiement des droits et taxes en cas d'irrégularité.

La garantie susmentionnée est une caution valable jusqu'à résiliation du statut et sous réserve d'adaptation en fonction de l'évolution (solvabilité de la garantie, développement important des activités de l'expéditeur ou du destinataire agréé nécessitant une augmentation du degré de couverture, par exemple). Cette garantie est indépendante de celle qui, le cas échéant, est exigée pour le régime de transit. Alors que cette dernière couvre uniquement l'opération de transit, la garantie globale de l'expéditeur agréé sert à garantir les autres opérations (disparition d'une marchandise dans les locaux du destinataire agréé après apurement du transit douanier, mais avant la mise à la consommation, par exemple).

L'autorisation délivrée par la douane énonce les conditions d'utilisation de la procédure. Le titulaire de l'autorisation est tenu d'annoncer à la douane toute modification des conditions qui constituent le fondement de l'autorisation.

La douane peut refuser l'autorisation si la personne n'offre pas la garantie d'un déroulement réglementaire de la procédure ou si elle a commis des infractions graves ou réitérées à la réglementation douanière ou fiscale.

Autorisation

Si la personne qui requiert le statut d'expéditeur agréé ou de destinataire agréé semble répondre aux conditions générales, la douane procédera à un examen plus approfondi dans les locaux de cette personne. À cette occasion, les conditions générales mentionnées ci-dessus et les modalités d'application du ou des régimes douaniers concernés seront déterminées. En l'occurrence, la douane assume également un rôle de conseiller en vue du développement d'un système avantageux pour les deux parties. En plus des conditions de base mentionnées ci-dessus, les points suivants pourraient être définis :

- Bureau de contrôle de la douane qui sera le bureau de contact de la personne pour toutes les questions douanières
- Champ d'application du statut d'expéditeur ou de destinataire agréé
- Type de trafic (exportation et transit ; transit et mise à la consommation ; transit et mise en admission temporaire, etc., trafic routier, trafic ferroviaire ; trafic aérien ; trafic maritime, etc.), exclusion éventuelle de certaines marchandises ou établissement d'obligations particulières
- Procédure de notification de l'envoi.

Annonce à la douane de l'arrivée de l'envoi par télétransmission avec toutes les indications requises. Pour le régime de transit, cette notification comprend un minimum de données, mais elles doivent permettre une identification de l'unité de transport, du type et de la quantité des marchandises en cause. La douane peut assortir cette notification d'autres conditions (informations concernant l'obligation et la présence d'une licence, par exemple).

Expéditeur agréé et destinataire agréé : Suisse

- Délai d'intervention de la douane

Ce délai, à fixer individuellement, dépend des conditions locales ainsi que du moyen de transmission. Il pourrait être de l'ordre de 30 minutes, mais certains bureaux de douane se satisfont de délais plus courts. Il s'agit ici de trouver un équilibre raisonnable entre un délai suffisant permettant à la douane d'évaluer la situation et de prendre une décision, d'une part, et le fait de ne pas faire attendre inutilement les opérateurs, d'autre part. Lorsque l'envoi est annoncé à la douane, cette dernière dispose du délai d'intervention fixé pour faire savoir à la personne si la douane entend procéder à un contrôle. Si la douane ne se manifeste pas durant le délai d'intervention, l'envoi est réputé libéré pour la suite de la procédure (expéditeur agréé : l'envoi placé sous régime de transit peut être mis en route ; destinataire agréé : le déchargement de l'unité de transport peut commencer, sous réserve des modalités d'application du régime faisant suite au transit). Si la douane annonce son intention de procéder à un contrôle, ce contrôle sera effectué dans un délai raisonnable, indépendamment du délai d'intervention). Le délai d'intervention ne porte pas préjudice au droit de la douane de procéder à des contrôles à l'improviste.

- Informations dans la déclaration de marchandises

- Méthodes d'identification des marchandises

En régime de transit douanier, le statut d'expéditeur ou de destinataire agréé nécessite certaines indications complémentaires lors de l'établissement ou de la décharge de la déclaration de marchandises.

- Responsabilité

Les personnes responsables ainsi que leurs responsabilités seront définies. Les expéditeurs et destinataires agréés s'assureront que leur personnel connaît les exigences de la douane.

- Contrôles douaniers

En plus des contrôles annoncés durant le délai d'intervention et des contrôles à l'improviste, la personne autorisera la douane à examiner les documents de gestion des données et les documents commerciaux dans la mesure où cela s'avère nécessaire pour s'assurer du respect des procédures établies.

- Délai de conservation des documents justificatifs.

Expéditeur agréé

Généralités

La procédure applicable à l'expéditeur agréé s'étend aux marchandises en libre circulation pour lesquelles l'expéditeur agréé est soumis aux exigences douanières ainsi qu'aux marchandises se trouvant sous contrôle de la douane.

Tous les régimes de transit peuvent être concernés (transit national, transit international).

L'expéditeur agréé effectue certaines tâches au bureau de départ qui peuvent varier en fonction du régime de transit (ouverture de la déclaration de marchandises, par exemple) et, le cas échéant, est habilité à sceller l'unité de transport, à moins que la procédure en cause n'en dispose autrement (Carnet TIR, par exemple).

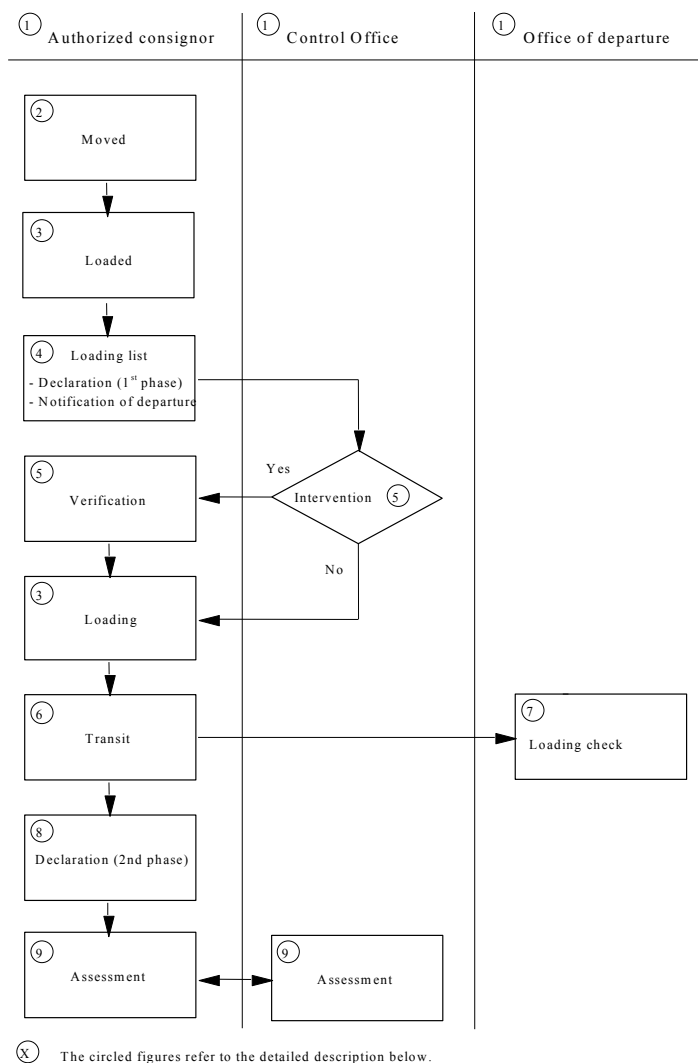
En principe, les droits en cause sont garantis globalement pour toutes les opérations de transit, à moins que la procédure en cause n'en dispose autrement (Carnet TIR, marchandise à risque exigeant une garantie séparée pour chaque opération de transit).

Expéditeur agréé et destinataire agréé : Suisse

En matière de scellement apposé par l'expéditeur agréé, les dispositions de l'annexe au chapitre concernant le transit douanier ont préséance.

Exemple de déroulement de la procédure

Dans cet exemple, la procédure applicable à l'expéditeur agréé englobe le régime de l'exportation (ou, le cas échéant, d'autres régimes) et celui du transit au départ.



1. Partenaires

- Expéditeur agréé :
- Expéditeur agréé indiqué dans l'autorisation.
- Bureau de douane :
- Le bureau de douane de contrôle désigné dans l'autorisation pour assurer le déroulement de la procédure chez l'expéditeur agréé.
- Bureau de sortie :
- Le bureau de douane situé à la frontière du pays de départ.

2. Déplacement

Les marchandises provenant de la libre circulation sont amenées chez l'expéditeur agréé en vue d'un traitement douanier. En cas de contrôle de la douane, l'expéditeur agréé doit être en mesure de justifier leur provenance.

3. Chargement

Expéditeur agréé et destinataire agréé : Suisse

Le chargement dans l'unité de transport peut commencer avant la transmission de la liste de chargement (4) ou seulement après l'échéance du délai d'intervention ou après exécution des contrôles de la douane (5).

La marchandise peut également être laissée sur le moyen de transport d'arrivée ou être transbordée sur un autre moyen de transport.

Les marchandises de l'expéditeur agréé peuvent aussi consister en une adjonction à des marchandises se trouvant déjà sur le moyen de transport (par exemple, marchandises déjà placées sous un régime de transit par un autre expéditeur agréé).

4. Liste de chargement (déclaration 1^{ère} phase et annonce de départ)

La liste de chargement a deux fonctions :

- (a) elle constitue la déclaration d'exportation simplifiée, contraignante, dans la première phase de la procédure de déclaration
- (b) elle est aussi une annonce de départ et contient les données relatives au transport.

La liste de chargement est généralement communiquée au bureau de contrôle par télétransmission.

Contenu de la liste de chargement :

- (a) pour le **transport général** (véhicule, conteneur, etc.)
 - Nom de l'expéditeur (expéditeur autorisé)
 - Date et heure de départ
 - Numéro d'enregistrement du véhicule ou du conteneur
 - Poids brut de l'envoi total (poids de charge)
 - Nombre et type de déclarations de marchandises pour le transit
 - Nombre et type de scelllements douaniers, le cas échéant
 - Bureau de douane par lequel les marchandises doivent quitter le territoire douanier
- (b) par **envoi** (lots sur la liste de chargement)
 - Identification (p. ex. numéro de référence + numéro d'ordre)
 - Emballage (marquages, numéros d'ordre, type et numéro)
 - Exportateur (nom, lieu)
 - Désignation commerciale des marchandises
 - Masse brute (poids brut)
 - Indication stipulant si les marchandises sont soumises à une licence d'exportation
 - Pays de destination
 - Type de dédouanement (p. ex. exportation, fin d'une procédure d'admission temporaire).

Vous pouvez obtenir des informations sur chaque envoi dans les informations sur le transport général si elles s'appliquent à l'intégralité du transport.

Une déclaration de marchandises peut être utilisée à la place de la liste de chargement si elle contient les informations requises (p. ex., marchandises à l'unité).

Les marchandises nécessitant une licence d'exportation peuvent être acceptées à condition que la licence soit disponible lors de cette phase.

5. Intervention et vérification

La liste de chargement est une déclaration de marchandises contraignante (p. ex. une

Expéditeur agréé et destinataire agréé : Suisse

procédure d'exportation à titre définitif). À réception, le bureau de contrôle décide ou non d'effectuer une vérification. S'il décide d'en effectuer une, il doit informer l'expéditeur agréé de ses intentions dans la période d'intervention spécifiée. Dans le cas contraire, le transport ou le chargement peut avoir lieu.

La période d'intervention est uniquement valide pendant les heures d'ouverture du bureau de douane. Des durées d'intervention plus courtes peuvent être accordées lorsque les conditions locales le permettent. La durée de la transmission électronique des données au bureau de contrôle est décisive. Le délai expire tacitement à la fin de la période d'intervention qui peut être réduite par une mainlevée rapide du bureau de douane.

En principe, les vérifications sont uniquement effectuées pendant les heures d'ouverture du bureau de contrôle, à l'aide de la liste de chargement comme base de contrôle. Les douanes peuvent réclamer des documents supplémentaires (p. ex. l'ordre de transport, les factures, etc.).

6. Transit

La déclaration de marchandises (transit) est élaborée à partir de la liste de chargement, qui n'est souvent qu'une copie dûment remplie de la déclaration de marchandises. En principe, tous les types de dédouanement en transit pour tous les types de trafics sont possibles (voir ci-après).

L'expéditeur agréé doit notifier le bureau de douane sans délai lorsque des erreurs de chargement ou d'autres irrégularités sont constatées après la livraison des marchandises.

7. Contrôle du chargement

Le bureau de contrôle de la douane peut également contrôler des chargements au niveau du bureau de douane de sortie du territoire douanier concerné. La douane peut également s'assurer que la charge n'a pas été modifiée depuis la notification du bureau de contrôle de la douane. La douane doit pouvoir offrir des horaires d'ouverture prolongés (p. ex., entre 5 h et 22 h) pour effectuer ces contrôles lors de circonstances exceptionnelles.

8. Déclaration (2^{ème} phase)

Les envois numérotés sur la liste de chargement doivent généralement être déclarés le jour ouvrable suivant la notification de départ. La seconde phase de déclaration est également contraignante.

Les déclarations doivent faire référence aux lots figurant sur la liste de chargement (en mentionnant les numéros d'identification). Il est également possible de combiner la seconde phase de déclaration à la première phase.

9. Évaluation

L'autorisation définira le délai de retour de la copie de la déclaration de marchandises (transit) au bureau de contrôle.

Transit national et international

Dédouanement lors d'un transit national

Un système très simple peut être utilisé dans le transit national des marchandises en libre circulation interne et dédouanées à l'exportation. Dans le modèle suivant, l'exportateur doit bénéficier d'une procédure d'exportation simplifiée lui permettant d'élaborer

Expéditeur agréé et destinataire agréé : Suisse

périodiquement (p. ex. sous la forme d'un récapitulatif mensuel) toutes les données demandées par les douanes au moyen d'une procédure informatique. Cependant, pour autoriser le traitement des marchandises au moment de l'exportation, l'exportateur envoie une notification à l'aide d'un document existant, comme un bon de livraison, contenant au moins les informations suivantes :

- Numéro d'identification de l'envoi ;
- Emballage (marquages, numéros d'ordre, type et numéro) ;
- Désignation commerciale ;
- Poids brut de l'envoi total ;
- Une estampille de dimension diverse contenant un minimum de données.

Cette estampille (adhésive, générée par ordinateur, etc.), créée par l'expéditeur agréé, confère au document commercial le statut de document d'exportation. Si un en-tête ad hoc est ajouté, elle devient un document de transit. L'estampille peut s'appuyer sur le modèle suivant, mais peut être modifiée suivant les exigences spécifiques de la Partie contractante.

EXPORTATION by simplified procedure		Exportation
Export licence	Aval- lable	
Recipient of the procedure Authorization number		Export + Transit
Office of control :		
Equivalent to national bond Note in the simplified procedure		Transit
Departure	Unloading	
Date: Day.Month.Year Time-limit : 2 days without Customs seal		

Le document de transit original est expédié avec l'envoi, puis retourné au bureau d'émission après signature par le bureau de destination. Ce document de transit simplifié est uniquement valide pour le dédouanement dans le cadre du transit national.

Dédouanement dans les procédures de transit international

Procédure de base

Les marchandises à placer sous la procédure de transit ne sont pas présentées au bureau de douane et les formalités ont lieu dans les locaux de l'expéditeur agréé. Comme l'expéditeur agréé exécute certaines fonctions déléguées par le bureau de départ (son

Expéditeur agréé et destinataire agréé : Suisse

bureau de contrôle), en plus des données normalement requises, il doit remplir la déclaration de marchandises (à l'aide d'une estampille adhésive ou générée par ordinateur, par exemple) avec les références suivantes :

- identification du territoire douanier, du bureau de douane, du numéro du document de transit, du titre, de la date, de l'expéditeur agréé et de l'autorisation ;
- « procédure simplifiée », tous les scellements douaniers et le délai de transit.

L'expéditeur agréé n'est pas obligé de signer les déclarations de marchandises générées par ordinateur. Dans l'espace dédié à la signature, il indique « renoncer à signer ». Une copie de la déclaration de marchandises est renvoyée au bureau de contrôle dans le délai défini par l'accord (p. ex. le jour ouvrable suivant).

Carnets TIR et Carnets ATA

Les Carnets TIR doivent être présentés au bureau de douane afin de pouvoir traiter et contrôler le feuillet et le bon d'échange. Le transport de marchandises sous Carnet TIR est soumis aux provisions de route et doit être effectué sous scellement douanier. Les Carnets ATA (souches de transit) sont traités de la même manière.

Transit dans le trafic ferroviaire

Si le chemin de fer est sous contrôle de l'État, ce dernier assume une fonction de contrôle dans la mesure où l'envoi sera expédié conformément à l'ordre de transport (lettre de voiture) à un bureau de destination. Le lieu de chargement ou de préparation de l'envoi sera convenu entre l'expéditeur agréé et le bureau de contrôle de la douane, au cas par cas et en fonction du type de transport ferroviaire (expéditeur agréé sur les liaisons ferroviaires, chargement gratuit à la gare de départ, etc.).

Il n'est pas nécessaire de présenter la déclaration de marchandises à la douane. Elle est remplacée par une lettre de voiture internationale ou un avis d'expédition de conteneur, contenant les informations nécessaires (étiquette arborant le pictogramme « Douane », une estampille avec les armoiries du territoire douanier, le bureau de douane, le numéro du chargement, la date, l'expéditeur agréé et la date d'autorisation).

Le bureau de douane vérifiera que l'expéditeur agréé a soumis au chemin de fer les déclarations de marchandises et les envois inchangés.

Transit aérien et maritime

Une procédure reposant sur le trafic ferroviaire peut être appliquée au trafic aérien et maritime, en fonction des conditions locales.

Destinataire agréé

La procédure applicable au destinataire agréé s'étend aux marchandises transportées jusqu'aux locaux du destinataire dans le cadre de la procédure de transit.

Ceci peut couvrir toutes les procédures de transit (transit national, transit international).

Le destinataire agréé exécute certaines tâches du bureau de destination qui peuvent varier en fonction du régime de transit et, le cas échéant, retire les scellements douaniers, sauf mention contraire des douanes.

Les marchandises sont transportées jusqu'aux locaux du destinataire conformément à la procédure de transit avec la déclaration en douane. Le destinataire agréé prend en charge la déclaration de marchandises et retire les scellements, sauf mention contraire du

Expéditeur agréé et destinataire agréé : Suisse

régime de transit ou des douanes.

La notification par le destinataire agréé au bureau de douane doit couvrir la charge complète du véhicule. Le destinataire doit communiquer à la douane, par le biais d'une transmission électronique des données, le nom de l'entreprise, la date et l'heure d'arrivée, le numéro de la liste de marchandises (liste récapitulative de toutes les marchandises contenues dans la ou les déclarations de transit des marchandises : cette liste de marchandises est un document important pour la procédure ultérieure de mise à la consommation), le numéro de fichier, l'identification de l'unité de transport, le nombre de colis, le poids brut, le nombre, le type et les numéros d'ordre des déclarations de transit de marchandise et, le cas échéant, le nombre et le type de scellements douaniers.

Le bureau de douane doit indiquer dans un délai défini s'il envisage de contrôler le chargement ou d'exécuter une vérification matérielle des marchandises. Une fois le délai écoulé, en l'absence de notification du bureau de douane, la mainlevée est considérée comme accordée. Le destinataire peut ensuite retirer les scellements douaniers et utiliser les marchandises, conformément aux conditions applicables à la procédure suivant le transit douanier (p. ex. mise à la consommation). Un inventaire de toutes les marchandises doit être effectué pour permettre l'application de la procédure suivant le transit. En fonction de la procédure de transit en vigueur, l'apurement de la déclaration de marchandises peut être totalement ou partiellement confié à l'expéditeur agréé (p. ex. en indiquant la date d'arrivée et le résultat de la vérification des marchandises et, le cas échéant, des scellements), sauf indication contraire dans la procédure de transit (p. ex. les Carnets TIR) ou des douanes.

Une fois la déclaration de marchandises présentée au bureau de contrôle de la douane, ce dernier authentifiera les déclarations d'apurement (sauf si la procédure d'apurement relève uniquement de la compétence des douanes, pour les Carnets TIR, par exemple). Cette authentification ne signifie pas que les douanes ont vérifié les données, mais plutôt qu'elles les ont acceptées. Si la déclaration de marchandises apurée doit être retournée au bureau de douane d'un autre territoire douanier (car, par exemple, le bureau de douane est chargé de la garantie), cette authentification est obligatoire, car, en règle générale, le bureau de départ ne contrôle pas les destinataires agréés qui résident dans un autre territoire douanier.

Le bureau de douane est uniquement responsable de la mainlevée de la garantie de transit douanier, sauf mention contraire dans la procédure de transit (Carnet TIR, par exemple).

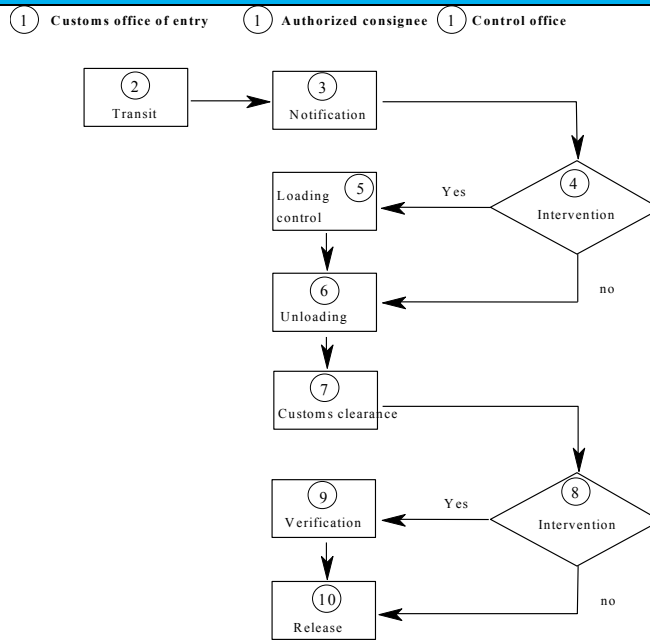
Marchandises soumises à une autre procédure de transit

Les marchandises en attente d'un transit ultérieur doivent faire l'objet d'une mention dans la liste d'inventaire. Elles ne doivent faire l'objet d'aucune intervention. Les marchandises conservées dans les locaux du destinataire agréé sont considérées comme étant sous le contrôle de la douane. Le déroutage vers un bureau de douane intérieur est réalisé à l'aide d'un document de transit national si la réception de la déclaration de marchandises n'est plus valide.

Exemple de processus

Dans cet exemple, la procédure applicable au destinataire agréé couvre la procédure de transit à réception et la procédure de mise à la consommation (ainsi que les autres procédures, le cas échéant).

Expéditeur agréé et destinataire agréé : Suisse



ⓧ The circled figures refer to the detailed description below.

1 Partenaires

- Bureau de douane d'entrée :
- Tout bureau de douane compétent situé à la frontière ou à l'intérieur du pays.
- Destinataire agréé :
- Destinataire agréé mentionné dans l'autorisation.
- Bureau de contrôle :
- Bureau de douane précisé dans l'autorisation de supervision de la procédure chez le destinataire agréé.

2 Transit

Tous les types de dédouanement en transit pour tous les types de trafics sont possibles. La douane détermine le type de trafic pour lequel il est possible de déroger à la déclaration de marchandises (par exemple, lorsque la lettre de voiture de transport ferroviaire international, la lettre de transport aérien ou le manifeste font office de déclaration de marchandises).

3 Notification

Le destinataire agréé informe le bureau de douane de l'arrivée des marchandises. Cette notification, envoyée par transmission électronique des données, doit contenir les informations suivantes :

- Destinataire (destinataire agréé)
- Date et heure d'arrivée
- Numéro de la liste de marchandises
- Numéro du fichier
- Identification du véhicule ou du conteneur
- Nombre de colis
- Poids du chargement (brut)
- Nombre et type de déclarations de marchandises
- Nombre et type de scellements douaniers, le cas échéant

Expéditeur agréé et destinataire agréé : Suisse

La procédure est établie avec chaque destinataire agréé et est soumise aux conditions locales.

Un préavis, c'est-à-dire un avis précédant l'arrivée des marchandises chez le destinataire agréé, est acceptable. Pour les expéditions fréquentes, il peut s'agir d'une notification générale. Le bureau de douane doit être informé immédiatement de l'arrivée des marchandises. Si les circonstances le permettent (des transports fréquents, et quasi-conformes au calendrier, de marchandises spécifiées), le destinataire agréé doit simplement notifier que l'expédition a été annulée ou retardée.

4/5 Contrôle du chargement

Si le bureau de contrôle prévoit de vérifier l'envoi dans les locaux du destinataire agréé, il doit en notifier ce dernier pendant la période d'intervention convenue. Dans le cas contraire, le destinataire agréé est autorisé à retirer les scelllements douaniers et à décharger les marchandises. La période d'intervention dure généralement une demi-heure et ne peut avoir lieu que pendant les heures d'ouverture du bureau de douane. L'heure à laquelle les données sont transmises électroniquement au bureau de douane est décisive. Lorsque les conditions locales le permettent, des périodes d'intervention plus courtes peuvent être accordées. La douane doit décider si le chargement est vérifié ou non pendant la période d'intervention. Cependant, la vérification peut avoir lieu ultérieurement à condition que ce soit dans un délai raisonnable. La période définie n'a pas d'impact négatif sur le droit de la douane d'effectuer des vérifications inopinées.

6 Déchargement

À la fin de la période d'intervention ou une fois le contrôle du chargement effectué par le bureau de douane, le destinataire agréé peut décharger les marchandises et les conserver dans les locaux mentionnés dans l'autorisation. Il peut également laisser les marchandises sur le moyen de transport d'arrivée ou les transborder.

Toutes les marchandises, y compris celles qui restent dans le moyen de transport d'arrivée ou qui sont transbordées, doivent figurer sur la liste. La forme de l'inventaire est définie en accord avec le destinataire agréé.

Le destinataire agréé doit immédiatement notifier le bureau de douane de toutes marchandises manquantes, en surplus ou interverties, ou de toute autre irrégularité.

Des conditions spéciales sont établies pour certaines marchandises, comme celles qui sont soumises à des contrôles en dehors de la compétence de la douane (vérification vétérinaire des animaux, contrôle de plantes, etc.) pour tenir compte des conditions locales (entrepôt distinct, transit à destination du bureau de douane compétent, par exemple).

7-10 Dédouanement, vérification et mainlevée

Ces opérations relèvent en principe de la procédure suivant le transit.

La Suisse est la Partie contractante de la Convention sur la procédure de transit commun (signée entre les pays de l'UE et de l'AELE), de sorte que les règles de l'expéditeur et du destinataire agréés pour le transit sont similaires à celles en vigueur dans l'UE.

Procédures simplifiées pour les expéditeurs et les destinataires agréés : UE

Dans le cadre du NSTI, les expéditeurs et destinataires agréés peuvent exécuter toutes les procédures dans leurs propres locaux et l'échange électronique des informations avec la douane est clairement le moyen le plus rapide, confortable, fiable et économique de procéder.

Évidemment, en plus de satisfaire les critères normaux pour devenir expéditeur ou destinataire agréé, ils doivent posséder un système de traitement électronique des données adéquat pour échanger des informations avec les douanes habilitées. Naturellement, ceci ne peut fonctionner que si ces bureaux sont reliés au NSTI.

Une fois ces critères remplis, les expéditeurs agréés peuvent :

- créer la déclaration de transit sur leur propre ordinateur ;
- envoyer le message de déclaration correspondant par voie électronique au bureau de départ sans que les marchandises soient présentées physiquement ;
- envoyer et transmettre par voie électronique les messages ultérieurs, y compris les demandes de correction de la déclaration, la notification de son acceptation et la notification de mainlevée des marchandises ;
- définir le délai d'exécution des marchandises sur le lieu de destination et poser des scellements (si nécessaire).

Dans la mesure où les destinataires agréés sont concernés, ils peuvent :

- recevoir les marchandises et le document d'accompagnement directement dans leurs propres locaux ;
- transmettre électroniquement le message de notification d'arrivée au bureau de destination adéquat ;
- recevoir et envoyer électroniquement les messages ultérieurs concernant l'autorisation de décharger les marchandises et la notification des résultats du déchargement à la douane.

Source : brochure Transit « Nouveaux systèmes de transit douanier pour l'Europe » (Commission européenne, 2001)

Contrôle préalable du fret aérien (ACAS) : États-Unis

En octobre 2010, la communauté mondiale de lutte contre le terrorisme a interrompu une attaque terroriste potentielle lors de la découverte d'engins explosifs cachés dans des marchandises transportées par avion vers les États-Unis. Cet incident a mis en évidence l'importance des informations fournies au préalable dans l'identification et l'interruption des tentatives des terroristes à exploiter la chaîne logistique mondiale, mais il a également permis de révéler que les exigences actuelles pour la présentation de manifestes sont insuffisantes pour empêcher le chargement d'explosifs à bord des avions à destination des États-Unis. En réponse à cette lacune, le Service des douanes et de la protection des frontières (CBP), l'Administration pour la sécurité des transports (TSA) et le secteur privé se sont rapidement associés dans le but de protéger de toute urgence le fret aérien à destination des États-Unis.

Ce partenariat s'est traduit par la mise en place du projet pilote ACAS en décembre 2010. L'objectif était d'améliorer la sécurité du fret aérien sans nuire au secteur privé en identifiant des stratégies de renforcement de la sécurité de la chaîne logistique correspondante, notamment en développant un système de collecte d'informations sur les marchandises avant leur chargement et le plus tôt possible dans la chaîne logistique. Grâce au projet pilote, le CBP reçoit désormais à l'avance des informations sur les marchandises de tous les intervenants du transport aérien, puis cible et évalue les chargements à haut risque avant le chargement de l'avion, au plus tard au dernier port étranger de départ vers les États-Unis.

Tandis que le projet pilote ACAS se poursuit, il a démontré que des éléments d'information spécifiques sont disponibles en amont de la chaîne logistique (avant le chargement d'un avion, au plus tard au dernier port de départ) dans le cadre du transport aérien international de marchandises entrantes. De plus, l'importance de la compréhension des pratiques commerciales des diverses parties prenantes a facilité la mise en place d'un régime de fret qui n'interrompt pas indûment le trafic de fret aérien.

Source : CBP États-Unis (ajouté en tant que pratique innovante au DCE en 2013)

Système de gestion automatisé unique et centre de ciblage : douanes d'Azerbaïdjan

Déployé en 2009 par le Comité d'État aux douanes de la République d'Azerbaïdjan, le système de gestion automatisé unique des douanes (SAMS) est un outil intégré de gestion des douanes. Venant s'ajouter aux réformes douanières, le SAMS fait partie intégrante de la modernisation des douanes et constitue la base du processus opérationnel douanier. Il comprend plusieurs modules et couvre toutes les parties prenantes, y compris les services gouvernementaux, les importateurs, les exportateurs, les transitaires, les transporteurs, les courtiers en douane, les opérateurs de terminaux, les banques et les organismes internationaux intervenant dans les opérations douanières.

Conformément à l'engagement des douanes visant à faciliter le commerce légal et à garantir la sécurité du transit, les services douaniers d'Azerbaïdjan ont créé un module spécial lié au transport en transit dans le système de gestion automatisé unique. Il a été intégré au centre de ciblage créé dans les locaux du Comité d'État aux douanes pour garantir la surveillance de la circulation des transports 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Ce système facilite la gestion du suivi électronique des marchandises et des véhicules aux frontières et à l'intérieur du territoire, au moyen de systèmes GPS et de caméras de surveillance installées dans tous les postes de contrôle douaniers. Suite à cette mise en place, l'efficacité du corridor de transit a été renforcée.

De plus, en ce qui concerne le régime douanier spécial de transit, les participants aux activités économiques extérieures se sont vus proposer la possibilité de présenter à l'avance les informations sur les marchandises et les moyens de transport via le service de douane électronique disponible en ligne. Ce procédé permet à la douane d'obtenir à l'avance les informations sur les marchandises et les moyens de transport, et il permet également aux participants aux activités économiques extérieures de recevoir un code unique, facilitant le processus d'enregistrement.

Un autre projet réussi lié au transit concerne l'utilisation d'images radiographiques du fret générées à partir d'un système HVCG-XRAY installé aux postes de contrôle douaniers à la frontière. Ces images sont transmises à la douane de destination où les données sont intégrées au système de gestion automatisé unique des douanes et utilisées dans le processus de contrôle de la douane. La gestion du transit est ainsi optimisée tout en prévenant les cas de contrebande et autres infractions douanières.

Source : douane de l'Azerbaïdjan (août 2014)

VIII. Scellements douaniers et autres mesures de sécurité

1. Intégrité de l'envoi

En principe, les marchandises présentées au début de l'opération de transit doivent quitter le pays de transit sans modification de leur état ou de leur quantité. Pour garantir la sécurité des marchandises pendant les opérations de transit, les administrations douanières apposent généralement des scellements douaniers et des systèmes de fermeture sur les marchandises et/ou sur l'unité de transport. La CKR stipule que « *la douane du bureau de départ prend toutes les mesures nécessaires pour permettre au bureau de destination d'identifier l'envoi et de déceler, le cas échéant, toute manipulation non autorisée* » (Annexe spécifique E, chapitre 1, norme 8).

Outre les scellements douaniers, d'autres mesures restrictives, comme les escortes douanières ou l'établissement d'un délai particulier et du trajet des marchandises en transit, sont appliquées pour garantir l'intégrité des marchandises en transit pendant les opérations de transit. Ces mesures peuvent avoir un impact négatif sur la fluidité du mouvement des marchandises en transit. Les administrations douanières sont donc encouragées, dans la mesure du possible, à assouplir les exigences concernant leur application.

2. Scellements douaniers

Selon la CKR, les scellements douaniers doivent être conformes à certaines exigences minimales (Annexe spécifique E, chapitre 1, norme 16). De plus, le bureau de destination doit pouvoir identifier le bureau qui a posé les scellements douaniers et les systèmes de fermeture, et garantir que les marchandises en transit n'ont pas été manipulées frauduleusement.

Outre les exigences minimales concernant les scellements douaniers, la CKR introduit plusieurs normes et pratiques recommandées dans le but de réduire la charge pour les opérateurs de transit et de faciliter les opérations de transit. Par exemple, la pratique recommandée 11 du chapitre 1 concerne le transit ouvert pour lequel le transport sans scellement douanier est autorisé lorsque les documents d'accompagnement permettent d'identifier les marchandises sans équivoque. En règle générale, les informations figurant sur l'emballage (marquages, numéros d'ordre, type et numéro), la désignation commerciale des marchandises et la masse brute (poids brut) permettent cette identification.

Par ailleurs, la pratique recommandée 17 recommande que les douanes facilitent les opérations de transit en acceptant les scellements douaniers et les marques d'identification apposés par les douanes étrangères. Ceci évite d'avoir à sceller à nouveau les marchandises à chaque bureau frontalier.

Dans certains cas, l'opération de transit doit avoir lieu sous scellement douanier, mais l'unité de transport peut ne pas être adaptée et, par conséquent, le scellement ne peut être réalisé correctement. Le cas échéant, les mesures mentionnées dans la norme 12 constituent des solutions de rechange pour garantir la sécurité douanière. Ces mesures sont :

- l'examen complet des marchandises et l'enregistrement des résultats correspondants sur le document de transit ;
- la pose de scellements douaniers ou de systèmes de fermeture sur les colis individuels ;
- une description précise des marchandises en fonction des échantillons, plans, croquis, photographies ou supports similaires à joindre au document de transit ;
- la stipulation d'un itinéraire et de délais stricts ;
- le recours à une escorte douanière ou à un convoi douanier.

ENCADRE 9. Exigences minimales relatives aux liens et aux scellements douaniers

(Annexe au chapitre 1 de l'Annexe spécifique E de la CKR)

- A. *Les liens et les scellements douaniers doivent répondre aux conditions minimales suivantes :*
1. *Exigences générales relatives aux scellements et aux liens :*
Les scellements et les liens doivent :
 - (a) être solides et durables ;
 - (b) pouvoir être apposés rapidement et aisément ;
 - (c) offrir un contrôle et une identification faciles ;
 - (d) être tels qu'il est impossible de les retirer ou de les ouvrir sans les briser, ou de les manipuler sans laisser de traces ;
 - (e) être tels qu'il est impossible d'utiliser le même scellement plus d'une fois, sauf dans le cas de scellements destinés à plusieurs usages (scellements électroniques, par exemple) ;
 - (f) être conçus de telle manière que la copie ou la contrefaçon en soit rendue aussi difficile que possible.
 2. *Caractéristiques matérielles des scellements :*
 - (a) la forme et les dimensions du scellement doivent être telles que les marques d'identification puissent être facilement distinguées ;
 - (b) les œillets ménagés dans un scellement doivent avoir des dimensions correspondant à celles du lien utilisé et doivent être disposés de telle sorte que le lien soit maintenu fermement en place lorsque le scellement est fermé ;
 - (c) la matière à utiliser doit être assez résistante pour éviter les ruptures accidentelles et une détérioration trop rapide (par agents atmosphériques ou chimiques, par exemple) et pour qu'il soit impossible d'effectuer des manipulations irrégulières sans laisser de traces ;
 - (d) la matière à utiliser doit être choisie en fonction du système de scellement adopté.
 3. *Caractéristiques matérielles des liens :*
 - (a) les liens doivent être solides et durables pour offrir une résistance suffisante aux intempéries et à la corrosion ;
 - (b) la longueur du lien utilisé doit être calculée de manière qu'il soit impossible d'ouvrir entièrement ou partiellement une fermeture scellée sans briser le scellement ou le lien, ou sans les détériorer de façon visible ;
 - (c) la matière à utiliser doit être choisie en fonction du système de scellement adopté.
 4. *Marques d'identification :*
Le scellement ou le lien doit comporter des marques :
 - (a) indiquant qu'il s'agit d'un scellement douanier par l'emploi du mot « Douane », de préférence dans l'une des langues officielles du Conseil (le français ou l'anglais) ;
 - (b) indiquant le pays qui a apposé le scellement, de préférence au moyen des signes distinctifs utilisés pour indiquer le pays d'immatriculation des véhicules automobiles dans la circulation internationale ;
 - (c) permettant de déterminer le bureau de douane par lequel ou sous l'autorité duquel le scellement a été apposé, par exemple, au moyen de lettres ou de chiffres conventionnels.
- B. *Les scellements apposés par les expéditeurs agréés et autres personnes agréées aux fins du transit douanier en vue de garantir la sécurité douanière doivent offrir une sûreté matérielle comparable à celle des scellements apposés par la douane et permettre d'identifier la personne qui les a apposés au moyen de numéros qui seront reportés sur le document de transit.*

3. Délai de transit

En ce qui concerne les délais, la norme 13 visée au chapitre 1 de l'Annexe spécifique E de la CKR précise que « *lorsque la douane fixe un délai pour le transit douanier, celui-ci doit être suffisant aux fins de l'opération de transit* ». L'objectif principal d'un délai de transit est de permettre l'apurement du transit dans un délai raisonnable et, si nécessaire, de déclencher une procédure de recherche pour garantir le respect de la législation fiscale sans entraîner de retard inutile, ce qui compliquerait la suite des opérations.

Dans certains groupes d'administrations qui ont conclu un accord en matière de transit, lorsque le bureau de départ juge nécessaire de fixer un délai, les autres administrations parties à l'accord doivent accepter ce délai et ne pas en exiger d'autres. Lorsque la douane fixe un délai pour le transit douanier, elle doit tenir compte de tout règlement particulier que les transporteurs doivent respecter, notamment les règlements relatifs aux heures de travail et aux périodes de repos obligatoire pour les conducteurs de véhicules routiers.

4. Escorte douanière et convoi douanier

Dans des cas exceptionnels, le bureau de départ peut demander que les marchandises en transit soient transportées sous escorte douanière ou convoi douanier. Cependant, les escortes douanières et convois douaniers peuvent favoriser un climat de corruption, faire peser une lourde charge sur les opérateurs de transit et causer des retards. Ils doivent donc être évités.

Le paragraphe 15 de l'article 11 de l'AFE indique que « *chaque Membre pourra exiger le recours au convoi douanier ou à l'escorte douanière pour le trafic en transit, uniquement dans des circonstances présentant des risques élevés ou lorsque l'utilisation de garanties ne permet pas d'assurer le respect des lois et réglementations douanières.* » Selon l'Annexe spécifique E de la CKR, chapitre 1, la douane peut demander le transport sous escorte douanière des marchandises uniquement lorsqu'elle considère qu'une telle mesure est indispensable.

Le transport sous escorte douanière ou convoi douanier des marchandises ne devrait pas être obligatoire sauf si, à titre exceptionnel, la douane juge ces mesures particulières indispensables, en raison d'un risque élevé par exemple. Il convient cependant de rappeler que les douanes et, par surcroît, l'escorte douanière ou le convoi douanier ne sont pas chargés de garantir la sécurité matérielle des marchandises, mais de s'assurer qu'elles seront présentées au bureau de douane de destination. C'est pourquoi, lorsqu'il s'agira de déterminer si une escorte est nécessaire ou non, on ne prendra pas en compte la notion de protection des marchandises contre le vol ou le brigandage, par exemple.

5. Contrôles routiers et corruption

Dans certains pays en développement, il est fréquent de rencontrer des contrôles routiers installés par des organismes de contrôle aux frontières tels que les autorités douanières et policières. Par exemple, selon un rapport récent publié par l'USAID et l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA), il existe 19 contrôles routiers (hormis ceux à la frontière) le long du corridor de 881 km entre le port de Tema au Ghana et la frontière avec le Burkina Faso, ce qui représente 11 dollars américains de pots-de-vin aux 100 km et 96 minutes de retard⁷. D'après un autre rapport concernant un projet de corridors en Afrique

⁷ 23^{ème} rapport sur la gouvernance routière, publié par l'USAID/UEMOA (1^{er} trimestre 2013)

de l'Ouest, il existe des dizaines de points de contrôle le long de chaque corridor et, selon les conducteurs de véhicules, leur nombre augmente continuellement, atteignant souvent plus de 120 contrôles à certains moments de l'année⁸.

À cet effet, le paragraphe 7 de l'article 11 de l'AFE stipule qu'« *une fois que les marchandises auront fait l'objet d'une procédure de transit et auront été autorisées à être acheminées à partir du point d'origine situé sur le territoire d'un Membre, elles ne seront pas soumises à des impositions douanières ni à des retards ou restrictions non nécessaires jusqu'à ce que le transit au point de destination sur le territoire du Membre soit achevé* ». Les organismes de contrôle aux frontières doivent envisager des moyens de réduire ces points de contrôle et de tirer le meilleur parti du régime de transit. La réduction de la corruption et des contrôles routiers est indispensable pour des opérations de transit efficaces. De gros efforts pour les réduire ont été consentis dans le cadre de chaque projet de corridor. Par exemple, le Conseil des ministres de l'UEMOA a adopté une décision visant à limiter à un maximum de trois le nombre de contrôles de marchandises en transit le long de chaque corridor.

Un autre rapport rédigé par l'USAID indiquait également que « *la corruption aux postes de contrôles routiers représente seulement 14 % du total des paiements informels pour les importations et 34 % pour les exportations* ». ⁹ Les opérations de transit sont exposées à la corruption à cause de longues distances et de périodes prolongées. Toutefois, les politiques anticorruption ne doivent pas se limiter aux opérations de transit.

6. Pratiques des Membres

Dispositif intermodal de facilitation du transbordement (ITFS) : Hong Kong, Chine

Après la mise en œuvre du « Système de cargaisons terrestres » (ROCARS), la douane de Hong Kong (HKC) a mis en place en novembre 2010 le Dispositif intermodal de facilitation du transbordement (ITFS) facilitant le transbordement air-terre et mer-terre des cargaisons. Grâce aux informations électroniques préalables sur les marchandises transbordées ainsi qu'à l'utilisation de verrous électroniques (E-Lock) et des technologies de géolocalisation, HKC peut surveiller la circulation des marchandises transbordées ainsi que les véhicules transportant ces marchandises.

L'ITFS vise à permettre un dédouanement plus simple des marchandises transbordées. Il aide la HKC à mieux surveiller la circulation des marchandises transbordées ainsi que les véhicules transportant ces marchandises.

Dans le cadre de l'ITFS, les marchandises en transbordement des opérateurs intermodaux qui ont soumis des informations préalables sur les marchandises via le système ROCARS ou avec le système de « Dédouanement du fret aérien » (ACCS), et dont les véhicules sont équipés de dispositifs agréés de verrouillage électronique et de géolocalisation, ne sont inspectées par la douane qu'au point de sortie ou d'entrée.

Le verrou électronique sera apposé sur le compartiment à marchandises du véhicule ou du conteneur transportant les marchandises transbordées. Durant la circulation de la cargaison à Hong Kong, en Chine, l'activation de verrous électroniques empêchera toute manipulation des marchandises. En outre, le dispositif de géolocalisation permettra de

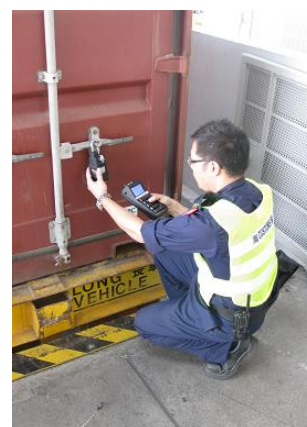
⁸ Étude des coûts de la logistique sur les corridors de transport en Afrique centrale et occidentale (Nathan Associates Inc., septembre 2013)

⁹ Coûts du transport et de la logistique sur le corridor Lomé - Ouagadougou (USAID, 2012)

Dispositif intermodal de facilitation du transbordement (ITFS) : Hong Kong, Chine

surveiller les déplacements du véhicule. Ce dispositif peut communiquer des données indiquant la position géographique du véhicule à une plateforme d'informations sur le Web. Le système de surveillance par géolocalisation basé sur le Web alerte les fonctionnaires de HKC lorsqu'un véhicule quitte l'itinéraire prévu lors d'un déplacement à l'intérieur du territoire de Hong Kong, en Chine. Si le verrou électronique est en place et qu'aucune irrégularité n'est constatée durant le déplacement, les fonctionnaires de HKC le désactivent au point de sortie.

Afin de simplifier le fonctionnement et d'améliorer la sécurité, l'ITFS a été actualisé en introduisant une plateforme unique de surveillance en temps réel des informations de géolocalisation et de contrôle des verrous électroniques de tous les fournisseurs agréés. En outre, HKC a mis en place la technologie d'identification par fréquence radio (RFID) à certains points de contrôle aériens, terrestres et maritimes, et dans certains terminaux de chargement, ce qui lui a permis d'effectuer des contrôles sans fil des verrous électroniques. Les véhicules pris en charge dans le cadre de l'ITFS bénéficient d'un dédouanement rationalisé et n'ont pas besoin de s'arrêter dans les locaux de la douane pour activer ou désactiver les verrous électroniques.



Source : douane de Hong Kong (ajouté en tant que pratique innovante du DCE en 2013)

Initiative de la sécurité du trafic en transit (ISTA) : Argentine

L'Initiative de la sécurité du trafic en transit (ISTA) est une mesure nationale créée pour contrôler le transit terrestre. Définie en tant que plateforme technologique pour le suivi satellite du transport, elle assure l'intégrité des chargements, la transparence et la sécurité des opérations à faible coût, et elle permet d'éviter les détournements, les vols et toute autre infraction.

Dans le cadre des normes SAFE, l'ISTA a favorisé et facilité le suivi intégré du transit des marchandises grâce à l'utilisation de scelllements électroniques sécurisés et au suivi des marchandises à tout moment. Ainsi, elle empêche les pertes des envois et l'entrée illégale de produits dans le pays.

Source : douane argentine (ajouté en tant que pratique innovante du DCE en 2013)

Manifeste international de chargement/Déclaration de transit douanier : MIC/DTA, Chili

Dans le cadre du processus de modernisation et d'unification du transport terrestre, un système de données basé sur le Web a été créé pour les transporteurs de fret international qui doivent présenter leur fret dans chacune de leurs opérations. Les MIC/DTA (Manifeste international de chargement/Déclaration de transit douanier, en espagnol) doivent être envoyés par voie électronique par l'opérateur de transport ou par son représentant agréé plutôt que par la douane chilienne. Ce système s'accompagne d'un module de contrôle de suivi, SIROTE, qui enregistre le fret aux points de contrôle.

Le système est disponible gratuitement pour les utilisateurs ; ils n'ont besoin que d'un ordinateur avec une connexion Internet et une imprimante. Il est pratique pour la douane et pour les sociétés de transport, car il constitue un système de planification qui permet le contrôle en temps réel des dérivations, des arrêts, des actualités et de tout événement pendant le transit. Le système est disponible en espagnol et en portugais, ce qui facilite le transit entre le Chili, l'Argentine, la Bolivie, le Brésil, le Paraguay, le Pérou et l'Uruguay (Mercosur).

Source : douane chilienne (août 2014)

Système électronique de surveillance et de facilitation du transit : Jordanie

Le système électronique de surveillance et de facilitation du transit de la Jordanie s'appuie sur la technologie GPS pour localiser les camions surveillés, sur la technologie GPRS/SMS pour les communications entre les appareils de repérage et le centre de contrôle, et sur les cartes numériques (modes vecteur et trame) qui fournissent une interface graphique à l'utilisateur, lui permettant de suivre les déplacements des camions. Les systèmes MIS/CIS sont utilisés pour fournir les statistiques et les rapports nécessaires, mais aussi comme interface avec les applications informatiques existantes afin d'éviter la duplication des données saisies. Des réseaux sans fil et des PDA sont utilisés dans les bureaux de douanes au début et à la fin des déplacements en transit.

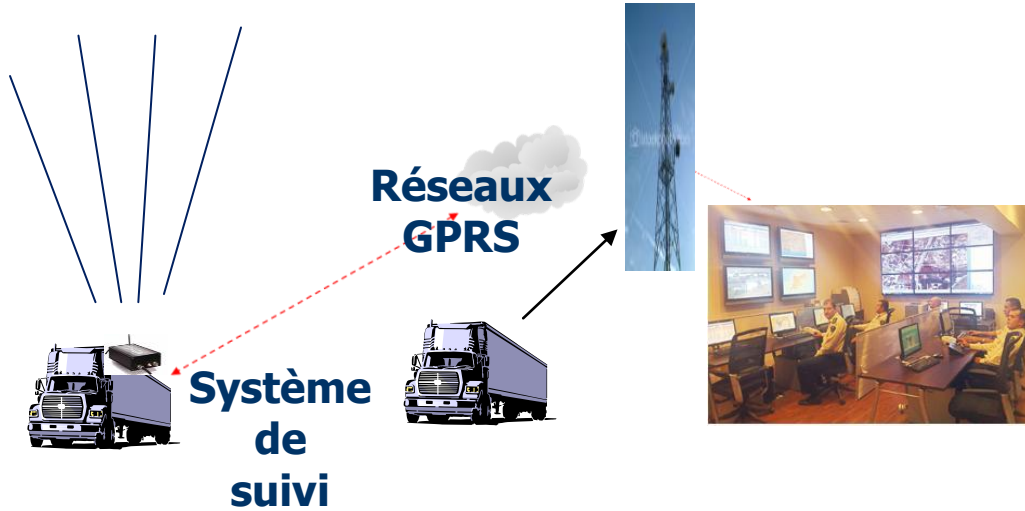
Le suivi commence dans le Centre douanier d'entrée ; lorsque le camion en transit a terminé toutes les procédures douanières, il se dirige vers l'espace consacré aux dispositifs de suivi électronique, juste avant la porte de sortie. Un appareil de suivi et des scelllements électroniques sont configurés et installés sur le camion. L'itinéraire à suivre par le camion en transit est alors déterminé. L'appareil est identifié par le système dans le centre de contrôle et le camion apparaît sur l'écran principal de surveillance.

Lors de sa circulation en transit, la position du camion est mise à jour à intervalles réguliers, définis au préalable. Sur la base d'un système informatisé d'analyse des risques, ces intervalles peuvent être brefs (envois présentant un risque élevé) ou longs (risque faible). Toute infraction commise lors de ces déplacements est immédiatement signalée au centre de contrôle.

Lorsque le camion parvient au centre des douanes de sortie, le système délivre un rapport indiquant l'itinéraire suivi par le camion et signalant toute infraction commise durant cette période. Le rapport est analysé par le douanier, qui met fin au déplacement de transit et retire l'appareil de suivi ainsi que les scelllements électroniques. L'appareil de suivi est ensuite rechargé pour être utilisé pour un autre déplacement en sens inverse.

Système électronique de surveillance et de facilitation du transit : Jordanie

Ce système a contribué à la sécurité et à la facilitation de la chaîne logistique internationale, puisqu'il a permis de réduire la durée de transit par la Jordanie de plus de 50 % et a contribué à réduire la contrebande de produits de valeur et de matières dangereuses via le commerce de transit.



Source : douane jordanienne (ajouté en tant que pratique innovante du DCE en 2013)

IX. Infrastructure frontalière

1. Infrastructure spécifique pour le transit

L'infrastructure frontalière est un élément important de la réduction de la congestion aux frontières. Une infrastructure inadéquate représente souvent un obstacle majeur à la mise en place de systèmes efficaces de transport en transit. Même si les procédures douanières sont simplifiées et efficaces, la libre circulation des marchandises en transit requiert une infrastructure de qualité. Par exemple, dans le cadre d'une étude menée par la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) sur le temps nécessaire à la mainlevée, il a été observé qu'un vieux pont étroit à la frontière de Malaba représentait un obstacle majeur à la libre circulation du trafic de plus en plus dense.

Il est raisonnable d'envisager une infrastructure spécifique, comme des voies de transit distinctes, aux points frontaliers où circulent de gros volumes de marchandises en transit. Le paragraphe 5 de l'article 11 de l'AFE encourage les Membres de l'OMC « à mettre à disposition, dans les cas où cela sera réalisable, une infrastructure physiquement distincte (comme des voies, des postes d'amarrage et autres) pour le trafic en transit ».

2. Pratiques des Membres

Transito : Suisse

« Transito » est une mesure de transit douanier reposant sur le NSTI, mise en œuvre aux frontières (externes à l'UE) entre la Suisse et l'Allemagne. L'objectif de cette initiative est de ne plus avoir à délivrer de documents de transit aux frontières, car ils l'auront déjà été (sur le territoire), ce qui permet d'accélérer la procédure de transit (et de réduire la durée du dédouanement) aux frontières. Lorsque les documents de transit sont délivrés à l'avance, les conducteurs de camions sont en mesure d'emprunter les « couloirs de transit » et de rester dans leur véhicule (comme pour un service au volant) tandis que la préparation nécessaire des documents (dédouanement du transit pour « importation » et pour « exportation ») est effectuée par les deux douanes (suisse et allemande).

Le premier site Transito (voir les photos jointes) vient de s'ouvrir (2013/2014) sur l'autoroute Suisse/Allemagne, au point de passage frontalier Bâle/Weil am Rhein. Lorsqu'un conducteur de camion muni d'un document de transit déjà délivré et valide (NSTI) arrive à la frontière, il effectue tout d'abord le dédouanement du transit « à l'exportation » (UE-) auprès de la douane allemande, au guichet « Transito » de l'Allemagne, puis il se dirige vers le guichet « Transito » de la Suisse (environ 100 mètres plus loin) pour effectuer avec la douane suisse la procédure de transit « à l'importation ».

Dans l'ancien système, les conducteurs de camions devaient dans tous les cas garer leur véhicule, afin de faire contrôler leurs documents de transit par les douanes de la Suisse et de l'Allemagne, dans le bâtiment des douanes pour le transit à l'importation et à l'exportation.

Impact des initiatives et pratiques

- Réduction des embouteillages sur l'autoroute, qui sont dangereux et coûteux sur le plan économique ;
- Dédouanement plus rapide des envois en transit (la durée du dédouanement par camion en transit a diminué de 50 % !)

Transito : Suisse

- Moins d'espace de stationnement requis pour les camions contenant des envois en transit (ils n'ont plus besoin de stationner) ;
- Possibilité de réaffectation des ressources humaines disponibles (moins d'employés sont occupés à délivrer des documents de transit aux frontières).



Source : douane suisse (ajouté en tant que pratique innovante du DCE en 2013)

X. Gestion coordonnée des frontières

1. Gestion coordonnée des frontières

Les opérations de transit impliquent inévitablement des exigences réglementaires imposées par d'autres organismes gouvernementaux que la douane. Sans coopération et coordination entre les pouvoirs publics appropriés, les marchandises en transit sont bloquées à la frontière.

L'article 8 de l'AFE exige que toutes les autorités frontalières nationales coopèrent et coordonnent le contrôle aux frontières et les procédures afin de faciliter les échanges commerciaux. Une telle coopération et coordination peut inclure l'harmonisation des jours et des heures de travail, l'harmonisation des procédures et des formalités, la mise en place et le partage d'installations communes, les contrôles mixtes et la mise en place d'un contrôle avec poste-frontière intégré. La norme transitoire 3.35 du chapitre 3 de l'Annexe générale de la CKR établit le principe selon lequel la vérification douanière des marchandises doit s'effectuer en coordination avec les vérifications réalisées par d'autres autorités compétentes. Le cadre des normes SAFE adopte la même démarche que le texte de l'AFE.

L'OMD a développé un nouveau Recueil sur la gestion coordonnée des frontières (GCF) dont l'objectif est d'aider ses Membres à développer et à mettre en œuvre la GCF dans leur pays en incorporant les pratiques optimales identifiées dans différents domaines de la GCF. Le recueil donne des conseils complets et détaillés pour une coordination efficace aux frontières.

Encadré 10. Gestion coordonnée des frontières : un ancien concept revisité ?

La gestion coordonnée des frontières (GCF) renvoie à une démarche coordonnée des autorités de contrôle aux frontières, à l'échelle nationale et internationale, dans le but d'obtenir plus d'efficacité dans la gestion de la circulation des marchandises et des personnes, tout en maintenant un équilibre avec les exigences en matière de contrôle. Au cours des dernières années, différents sens ont été donnés à ce concept dans diverses sphères. Il est connu en tant que « gestion intégrée des frontières » par l'Union européenne, en tant que « gestion collaborative des frontières » par la Banque mondiale, et en tant que « gestion globale des frontières » par l'OSCE.

Ces termes renvoient tous, en substance, à l'adoption d'une démarche globale impliquant tous les organismes de réglementation transfrontalière, afin que leur fonction de réglementation soit réalisée de manière coordonnée.

Dans le Recueil GCF de l'OMD, le terme « gestion coordonnée des frontières » a été préféré à « gestion intégrée des frontières », car le terme « intégrée » semblait présupposer une intégration structurelle et institutionnelle, ce qui peut réduire le champ d'application du concept. L'OMD estime que la GCF n'implique pas uniquement une intégration des organismes intervenant aux frontières au sens structurel. Elle est plus large, dans la mesure où les ressources, les fonctions, les processus et les législations doivent être mobilisés autour d'une vision partagée de la gestion efficace et efficiente des frontières.

2. Poste-frontière intégré

Il existe de nombreuses options réalisables pour la gestion des opérations de transit de manière coordonnée. Dans le contexte du transit et conformément aux pratiques élaborées par les Membres de l'OMD, ce sous-chapitre met en relief le poste-frontière intégré.

Bien que le poste-frontière intégré soit largement reconnu en tant qu'exemple de « bonne pratique » d'un système efficace de coordination et de coopération pour le transit, il n'existe pas de définition unique pour ce concept. En général, le poste-frontière intégré est géré par les pays voisins et implique plusieurs organismes gouvernementaux responsables du contrôle aux frontières, notamment les douanes et l'immigration. L'encadré 11 décrit les caractéristiques d'un poste-frontière intégré.

Encadré 11 Caractéristiques d'un poste-frontière intégré

- Les bureaux des deux pays sont installés à proximité, ce qui implique un poste unique pour franchir une frontière.
- Une ou plusieurs zones de contrôle sont délimitées et les douaniers des deux pays y effectuent des contrôles conformément à leur législation respective.
- La zone de contrôle comprend des bureaux, des zones de vérification et des installations connexes, et se trouve généralement sur le territoire de l'un des pays.
- Les formalités d'immigration, d'importation et d'exportation sont des transactions harmonisées entre les deux pays.
- Les vérifications et les fouilles des marchandises ou des véhicules sont généralement menées en présence de douaniers des deux pays.

Source : Coordinated border management: unlocking trade opportunities through one-stop border posts, World Customs Journal Volume 4, Number 1 (Erich Kieck, 2010)

Le poste-frontière intégré réduit considérablement la durée et les coûts de franchissement d'une frontière. Sans le poste-frontière intégré, les opérateurs de transit doivent effectuer deux fois les démarches administratives : au poste-frontière du côté exportateur, et au poste-frontière correspondant du côté importateur. La mise en place d'un poste-frontière intégré permet d'éviter de répéter inutilement les procédures aux frontières. Par ailleurs, travailler côte à côte renforce la coopération entre les organismes compétents et les pays voisins. Un poste-frontière intégré peut renforcer l'efficacité du contrôle de la douane sans imposer de charges supplémentaires aux opérateurs de transit.

Un poste-frontière intégré nécessite la mise en place de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés à la frontière. À cet effet, la norme transitoire 3.5 de l'Annexe générale 3 de la CKR précise que « *lorsque la douane souhaite établir un nouveau bureau de douane ou transformer un bureau existant à un point de passage commun, elle collabore, dans la mesure du possible, avec la douane voisine en vue d'établir un bureau de douane juxtaposé permettant de faciliter les contrôles communs* ».

La création de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés est généralement prévue dans des accords bilatéraux entre les pays voisins. Pour la douane, les avantages des bureaux à contrôles nationaux juxtaposés sont les suivants : un contrôle efficace du trafic frontalier, une réduction mutuelle des charges d'exploitation et une meilleure appréciation des priorités de l'autre, ce qui contribue à renforcer la coopération en termes de facilitation et de contrôle. Cependant, des avantages encore plus importants pourraient être obtenus si un contrôle unique était effectué sur une base plus étendue dans les bureaux à contrôles nationaux juxtaposés, au moins pour certaines opérations de transit, à l'instar du contrôle des marchandises en transit.

3. Pratiques des Membres

Chirundu (Zambie/Zimbabwe) en Afrique australe

Le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) et la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) ont décidé en 2005 de veiller à l'application du concept de poste-frontière intégré à Chirundu, sur le corridor nord-sud entre le Zimbabwe et la Zambie. La mise en œuvre du projet a véritablement commencé en 2007 et le poste-frontière intégré est entré en service en 2009.

Les passagers franchissent la frontière en 15 minutes dans des véhicules particuliers et en moins d'une heure en bus. Le dédouanement final des marchandises en Zambie, qui durait en moyenne 3 jours, ne prend plus qu'une seule journée, avec un coût fixe journalier par camion compris entre 250 et 500 dollars américains, ce qui représente entre 500 et 1 000 dollars américains d'économies. L'impact sur le temps et sur les coûts est donc considérable. L'efficacité se retrouve également dans le fait que le nombre de camions dédouanés quotidiennement au terminal commercial est passé de 150 le jour de l'ouverture du poste-frontière intégré de Chirundu à 400 par jour.

Chirundu reçoit la visite de délégations provenant de toute l'Afrique et qui sont impliquées dans la mise en œuvre d'un poste-frontière intégré. En Afrique australe, les postes-frontière intégrés reposent sur des accords entre les pays sous couvert de la législation nationale qui accorde la juridiction extraterritoriale et le droit de recevoir des fonctionnaires étrangers dans la zone de contrôle d'un poste-frontière intégré. Comme de nombreuses installations sont en bon état, la modification des bâtiments existants et l'utilisation du modèle de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés sont communes.

Facteurs déterminants de la réussite

Chirundu a amorcé un processus d'implication de tous les postes frontaliers dans la conception des modifications d'installations et des procédures opérationnelles. Les responsables des postes frontaliers, les transporteurs et les agents en douane/transitaires ont également été impliqués. De cette manière, le projet a intégré les pratiques de toutes les agences dans les deux pays. Sa mise en place simultanée dans toutes les agences a permis une transition coordonnée et la réalisation d'ajustements mutuels. Les procédures intègrent le dédouanement de tous les postes douaniers et une utilisation accrue de l'informatique à des fins de coordination. Une meilleure organisation matérielle des installations, la coordination entre les deux postes nationaux, le dédouanement préalable, le cas échéant, et une utilisation accrue de la gestion des risques ont conduit à une réduction des délais.

Enseignements

Instaurer un climat de coopération entre les agents des deux pays et encourager leur aptitude à résoudre les problèmes constituaient des éléments essentiels à la réussite de la transition vers le passage aux postes-frontière intégrés. La planification de l'infrastructure des TIC aurait dû commencer plus tôt. Le système hyperfréquence installé un mois avant le début des opérations de passage aux postes-frontière intégrés n'était pas suffisamment puissant. Il a entravé le déroulement des opérations, contraignant le pays à exécuter les procédures de sortie manuellement et à entrer les données ultérieurement, d'où une grande inefficacité. L'entreprise de logiciels engagée ne possédait pas les compétences requises pour concevoir le système, de sorte que cette partie du projet n'était pas terminée au démarrage du projet. D'un autre côté, les agences étaient convaincues de la nécessité de mettre en place une gestion coordonnée des frontières et travaillent actuellement à cette mise en œuvre.

Source : document d'information pour l'événement de haut niveau lors de la Première réunion ministérielle du TICAD V, (Agence japonaise de coopération internationale [AJCI], 2014)

Malaba (Ouganda/Kenya) en Afrique orientale

Une loi sur les postes-frontière intégrés entre les cinq états partenaires de la Communauté est-africaine (EAC : Burundi, Kenya, Rwanda, Tanzanie et Ouganda) définit les principes de fonctionnement des états partenaires de l'EAC. Outre la transformation de la plupart des frontières sur les principaux corridors de transport des postes-frontière intégrés, l'EAC rend désormais opérationnel un territoire douanier unique. L'impact global encouragera l'augmentation des échanges intrarégionaux au sein de la communauté en minimisant les contrôles transfrontaliers.

En Afrique orientale, les installations aux frontières ont généralement été construites par des agences individuelles, rendant la coopération entre agences difficile. La plupart sont anciennes et inadaptées à la croissance rapide du trafic dans les corridors de la communauté. En fin de compte, de nouvelles installations sont conçues ou construites pour la plupart des 23 postes-frontière intégrés mis en place.

Le projet phare se situe à Malaba dans le corridor nord entre le Kenya et l'Ouganda. Les postes-frontière intégrés sont mis en service progressivement. Début 2012, le délai de passage de la frontière au poste de Malaba avait diminué de manière considérable. Il est passé de 48 heures à moins de 6 heures pour les camions chargés de marchandises. En moyenne, le franchissement de la frontière est passé de 24 heures à 4 heures. Cette amélioration se traduit par une économie totale d'environ 70 millions de dollars américains par an (Banque mondiale, 2013).

Facteur déterminants de la réussite

Malaba a obtenu une réduction considérable en adoptant des mesures au niveau des éléments services :

- 1) Fonctionnement conjoint des deux agences frontalières permis dans le cadre de la loi de l'EAC ;
- 2) Vérification des marchandises (le cas échéant) réalisée simultanément par toutes les agences des deux pays ;
- 3) Interconnexions des deux systèmes informatiques douaniers permettant la préparation du processus de documentation avant l'arrivée des camions ;
- 4) Rationalisation de la circulation des camions.

Ces éléments ont été mis en place avant la construction des installations des postes-frontière intégrés.

Enseignements

Le poste frontalier de Malaba a obtenu une réduction du délai avant la fin de la construction grâce à divers efforts de développement d'infrastructures légères. Cette étude de cas permet d'illustrer les avantages considérables en matière d'efficacité avec le développement d'infrastructures légères. Chaque cas doit être soigneusement étudié pour déterminer la combinaison optimale de solutions permettant d'obtenir un impact maximal.

Source : document d'information pour l'événement de haut niveau lors de la Première réunion ministérielle du TICAD V, (Agence japonaise de coopération internationale [AJCI], 2014)

Bureaux à contrôles nationaux juxtaposés dans le pays d'importation : frontière franco-suisse

Pays enclavé, la Suisse a créé des bureaux à contrôles nationaux juxtaposés ou des postes similaires le long de ses frontières terrestres depuis plus de quatre décennies. La Suisse a conclu des conventions intergouvernementales bilatérales et des accords bilatéraux avec les administrations des pays voisins pour se conformer au principe d'extraterritorialité afin de permettre aux douaniers d'un pays de travailler à leur plein potentiel dans le bureau à contrôles nationaux juxtaposé sur le territoire de l'autre pays.

Par exemple, la Convention bilatérale de 1960 entre la Suisse et la France (Convention 1960, RS 0.631.252.934.95) fournit une base légale de création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposé. L'article 1 de la convention stipule que les agents de la FCA sont autorisés à exécuter leurs missions sur le sol français et que les douaniers français sont autorisés à exécuter leurs missions sur le sol suisse, réciproquement. Conformément à l'article 1 de la convention, le bureau à contrôles nationaux juxtaposé de la région genevoise a été mis en place par un échange de notes diplomatiques en 1996 (Échange de lettres 1996, RS 0.631.252.934.952.3). Les marchandises commerciales et en transit (à l'exception du trafic passagers) sont traitées par le bureau à contrôles nationaux juxtaposé dans le pays d'entrée où le bureau de douane suisse et le bureau de douane français sont situés côte à côte.

Par exemple, les conducteurs de camions commerciaux en provenance de France soumettent les déclarations d'exportation et les documents liés au bureau de douane français du bureau à contrôles nationaux juxtaposé sur le sol suisse. Une fois les procédures douanières d'exportation terminées, ils se rendent au bureau de douane suisse dans le même bâtiment pour effectuer les procédures douanières d'importation. Si une vérification, aux rayons X par exemple, est requise, une seule vérification est réalisée, normalement par les douanes d'importation.

Source : Gestion coordonnée des frontières : de la théorie à la pratique, journal des douanes mondiales volume 5, numéro 2 (Mariya Polner, 2011)

XI. Mesure des performances

1. Étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée

Selon le recueil sur le développement de l'OMD, l'expression « mesure des performances » fait généralement référence à la collecte continue de données à partir de régions fonctionnelles spécifiques. Elle concerne la surveillance continue et la présentation des rapports sur l'évolution de l'administration douanière vers ses objectifs organisationnels. En matière de transit, la mesure des performances est pratique pour démontrer l'efficacité des opérations de transit et pour identifier les goulots d'étranglement empêchant la libre circulation des cargaisons en transit.

L'AFE encourage les Membres à mesurer et à publier le temps moyen nécessaire pour la mainlevée. L'étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée (TRS) de l'OMD est explicitement mentionnée dans l'AFE. La TRS est l'unique outil et méthode de mesure des performances réelles des activités douanières, car elle se rapporte directement à la facilitation des échanges à la frontière.

Encadré 12 Établissement et publication des temps moyens nécessaires pour la mainlevée (AFE)

6.1 Les Membres sont encouragés à mesurer et à publier les temps moyens nécessaires pour la mainlevée des marchandises de manière périodique et uniforme, à l'aide d'outils comme notamment l'étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée de l'Organisation mondiale des douanes (OMD).*

6.2 Les Membres sont encouragés à partager leur expérience avec le comité en matière de mesure des temps moyens nécessaires pour la mainlevée, y compris les méthodologies utilisées, les goulots d'étranglement identifiés et tous les résultats concernant l'efficacité.

* Chaque Membre peut déterminer l'étendue et la méthodologie de la mesure des temps moyens nécessaires pour la mainlevée conformément à ses besoins et à sa capacité.

Ainsi, la TRS mesure les aspects appropriés de l'efficacité des procédures opérationnelles exécutées par la douane et les autres organismes de réglementation dans le traitement standard des importations, des exportations et des mouvements en transit. Elle cherche à mesurer précisément ces éléments d'échanges commerciaux, afin qu'il soit possible d'élaborer correctement et, par conséquent, de mettre en œuvre avec succès les décisions liées ayant pour objet d'améliorer les performances.

Le troisième chapitre du guide de la TRS identifie les cinq objectifs fondamentaux de la TRS : (a) identification des goulots d'étranglement dans la chaîne logistique internationale et/ou les contraintes affectant la mainlevée des douanes, (b) évaluation des techniques, procédures, technologies et infrastructures récemment introduites ou modifiées, ou évaluation des modifications administratives, (c) définition d'un socle commun de mesure des performances de facilitation des échanges, (d) identification des opportunités d'amélioration de la facilitation des échanges, et (e) estimation de la position comparative approximative du pays en tant qu'outil de référence.

Le guide de la TRS définit trois phases d'étude et indique les actions nécessaires à entreprendre à chaque phase.

Encadré 13 Les trois phases de la TRS

Phase 1 : Préparation de l'étude

- Création d'un groupe de travail
- Détermination de l'étendue et de la conception de l'étude
- Planification et méthodologie
- Plan détaillé
- Échantillonnage
- Formulaire
- Formulaire simplifié
- Phase de test

Phase 2 : Collecte et enregistrement des données

Phase 3 : Analyse des données et conclusions

- Vérification des données
- Analyse des données
- Rapport final
- Communiqué de presse
- Propositions de modification
- Améliorations continues

2. Indicateurs de performances

Le recueil sur le développement de l'OMD définit un indicateur de résultats comme étant la mesure appropriée d'un composant critique lié aux performances d'une fonction douanière centrale, sous la forme d'un pourcentage, d'un index, d'un taux ou de toute autre comparaison tangible ou fondée sur des données factuelles, dont la surveillance est effectuée à intervalles réguliers. L'OMD a développé des indicateurs de performances concernant la mise en œuvre de l'AFE. L'objectif principal de ces indicateurs est d'encourager les membres de l'OMD à réaliser une auto-évaluation rapide afin de vérifier leur niveau de préparation à la mise en œuvre de l'AFE. Les indicateurs de l'article 11 de l'AFE sont présentés dans l'encadré ci-après.

Encadré 14. Indicateurs de performances pour l'auto-évaluation rapide

Question oui/non

Disposez-vous de procédures de transit qui permettent la circulation des marchandises dans votre territoire douanier sans devoir s'acquitter de redevances ?

Indicateurs quantitatifs

Nombre de déclarations de transit en entrée par an.

Il existe de nombreux indicateurs de performances, développés par des organisations internationales ou des organismes nationaux de coopération. Le CPMM (système de

mesure et de surveillance des performances des corridors) est un indicateur notable concernant les opérations de transit. Il est utilisé pour évaluer les échanges commerciaux dans le Programme de coopération économique régionale de l'Asie centrale (CAREC). Le CPMM soutient les réformes politiques pour améliorer le réseau de transport et faciliter les échanges entre les dix pays du CAREC. Il identifie les goulots d'étranglement, les coûts non officiels et les autres obstacles à la fluidité de la circulation des marchandises. Le CPMM fournit quatre indicateurs de facilitation des échanges (TFI) : (1) Délai de dédouanement lors du passage d'une frontière (heures), (2) Coûts induits par le dédouanement à la frontière, (3) Coûts induits pour emprunter une section du corridor et (4) Vitesse moyenne de déplacement. Le CAREC a fourni un rapport annuel d'observation des tendances du CPMM. Le CPMM continue de fournir aux décideurs politiques et au secteur privé des informations essentielles sur les causes des retards et des coûts superflus associés à la circulation des marchandises dans les six corridors du CAREC.

De plus, l'OCDE a développé des indicateurs de facilitation des échanges (TFI) basés sur 16 indicateurs et 98 variables. L'OCDE valorise ses variables à partir de données publiquement disponibles, dont les faits ont été contrôlés auprès des gouvernements concernés. Les TFI comprennent quatre indicateurs ciblant les opérations de transit.

Encadré 15. TFI : indicateurs spécifiques au transit

Indicateur (M) : frais de transit et redevances

Disponibilité des informations sur les frais de transit et les redevances	(0) Les informations sur les frais de transit et les redevances ne sont pas publiées (1) Les informations sont disponibles dans des publications papier (2) Les informations s'affichent sur le site Web de la douane
Publication antérieure des redevances et impositions relatives au transit	(0) Il n'y a aucune publication antérieure sur les modifications des redevances et impositions (1) Les informations sur les modifications sont publiées à l'avance (2) Les informations sur les modifications sont publiées à l'avance sur le site Web de la douane
Examen périodique des redevances et impositions, et adaptation aux changements de circonstances	(0) Il n'y a aucun examen périodique des redevances et impositions (1) Les redevances et impositions sont examinées périodiquement (au moins deux fois par an) (2) Les redevances et impositions sont examinées périodiquement (tous les ans ou plus fréquemment)
Évaluation des redevances et impositions de transit	(0) Les redevances et impositions de transit sont calculées sur une base ad valorem (2) Les redevances et impositions de transit ne sont pas calculées sur une base ad valorem

Indicateur (N) : formalités de transit

Informations sur les formalités et documents de transit	(0) Il n'y a pas suffisamment d'informations publiées sur les procédures, les formulaires requis et les documents pour expédier un envoi (1) Il y a suffisamment d'informations publiées (2) Il existe des guides récapitulatifs et/ou des documents spécifiques sur ces sujets
Examen périodique et adaptation aux changements de	(0) Il n'y a pas d'examen périodique des documents et des procédures (1) Les documents et les procédures sont examinés

circonstances	périodiquement (au moins deux fois par an) (2) Les documents et procédures sont examinés et adaptés aux changements de circonstances (tous les ans ou plus fréquemment)
Il y a des installations/infrastructures transfrontalières physiquement distinctes pour le transit	(0) Il n'y a pas d'installations transfrontalières physiquement distinctes (1) Il y a des installations transfrontalières physiquement distinctes au niveau des points d'entrée de transit importants (2) Il y a des installations de transit physiquement distinctes à tous les points d'entrée de transit commercial
Inspections matérielles limitées des marchandises et utilisation de l'évaluation des risques	(0) Les marchandises commerciales en transit sont soumises à des inspections matérielles fréquentes (> 10 %), un système fondé sur l'évaluation des risques n'est pas utilisé ou est utilisé de manière limitée (1) Les marchandises commerciales en transit sont évaluées à l'aide de l'évaluation des risques pour réduire les inspections physiques des marchandises (2) Les marchandises commerciales en transit sont rarement inspectées à cause d'un modèle d'évaluation des risques
Contrôles de la qualité ou normes techniques appliqués	(0) Des contrôles de la qualité et des normes techniques sont appliqués lors de l'entrée sur le marché économique intérieur (le transit est soumis au même traitement que les importations) (1) Des contrôles de la qualité et des normes techniques sont appliqués uniquement aux matériaux dangereux et aux marchandises à haut risque (2) Aucun contrôle de la qualité et des normes techniques n'est appliqué au commerce de transit
Traitement avant l'arrivée pour le commerce de transit	(0) Le traitement avant l'arrivée des documents relatifs au commerce de transit n'est pas pris en charge (1) Le traitement avant l'arrivée pour le commerce de transit est pris en charge pour certains importateurs/biens/points d'entrée/modes de transport (2) Le traitement avant l'arrivée est pris en charge pour toutes les marchandises en transit et tous les points d'entrée
Établissement d'un guichet unique pour le commerce de transit	(0) Il n'y a pas de guichet unique pour le commerce de transit (1) Certains points d'entrée fournissent un guichet unique au commerce de transit (2) Il est possible de soumettre l'intégralité du commerce de transit à un guichet unique
Indicateur : garanties de transit	
Plusieurs formes de garantie sont acceptées (obligations, remboursement et garantie)	(0) Aucune garantie ou obligation n'est acceptée (seul le paiement des charges avec remboursement) (1) Au moins une forme de garantie non monétaire est acceptée (obligations, garantie, suspension) (2) Plusieurs formes de garantie sont acceptées
Les garanties sont limitées à la valeur des redevances et des charges	(0) Les garanties ne sont pas limitées au montant des redevances et des charges (2) Les garanties sont limitées au montant des redevances et des charges
Garanties couvertes par les accords régionaux ou internationaux	(0) Les garanties de transit ne sont pas couvertes par les accords régionaux ou internationaux (2) Les garanties de transit sont couvertes par les accords régionaux ou internationaux
Mainlevée rapide et totale	Nombre de jours moyen requis pour une mainlevée totale des

de la garantie	garanties
Utilisation des convoys douaniers	(0) Les convoys sont utilisés sans limites (1) Les convoys sont seulement utilisés pour les marchandises à haut risque (2) Les convoys sont rarement utilisés
Indicateur : accords de transit et coopération	
Accords bilatéraux ou régionaux	(0) Aucun accord de transit bilatéral ou régional (1) Au moins un accord bilatéral ou régional (2) Plus de la moitié du commerce de transit dépend d'accords bilatéraux ou régionaux
Accords sur les documents simplifiés ou communs	(0) Aucun accord sur les documents simplifiés ou communs (2) Au moins un accord sur les documents simplifiés ou communs
Coopération de transit	(0) Il n'y a pas de coopération entre les agences des pays impliqués dans le transit (1) Coopération limitée sur les formalités et les exigences légales (2) Coopération sur les formalités, les exigences légales et le fonctionnement pratique des régimes de transit

3. Pratiques des Membres

Étude sur la mainlevée dans l'EAC (Communauté de l'Afrique orientale)

Une étude sur la mainlevée a été réalisée dans le corridor nord de l'EAC. Elle reposait sur la nécessité régionale de mesurer les performances d'un corridor international. Les Membres de l'EAC ont entrepris l'étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée (TRS) dans une partie du corridor nord entre le port de Mombasa au Kenya et le bureau de douane intérieur de Kampala, en Ouganda, avec l'assistance technique de l'OMD et en s'appuyant sur le guide de la TSR de l'OMD. Ils ont identifié des goulots d'étranglement dans la circulation des chargements, comme le dépôt de la déclaration en douane, les infrastructures, les interfaces système et les heures normales d'ouverture des services gouvernementaux, et se sont entendus sur des recommandations pour améliorer ces aspects.

En s'appuyant sur les résultats de la TRS pilote, le secrétariat de l'EAC et les États membres de l'EAC, avec l'assistance de l'OMD, ont lancé en mars 2014 une TRS internationale dans le corridor central entre Dar es Salam (Tanzanie), Kigali (Rwanda) et Bujumbura (Burundi).

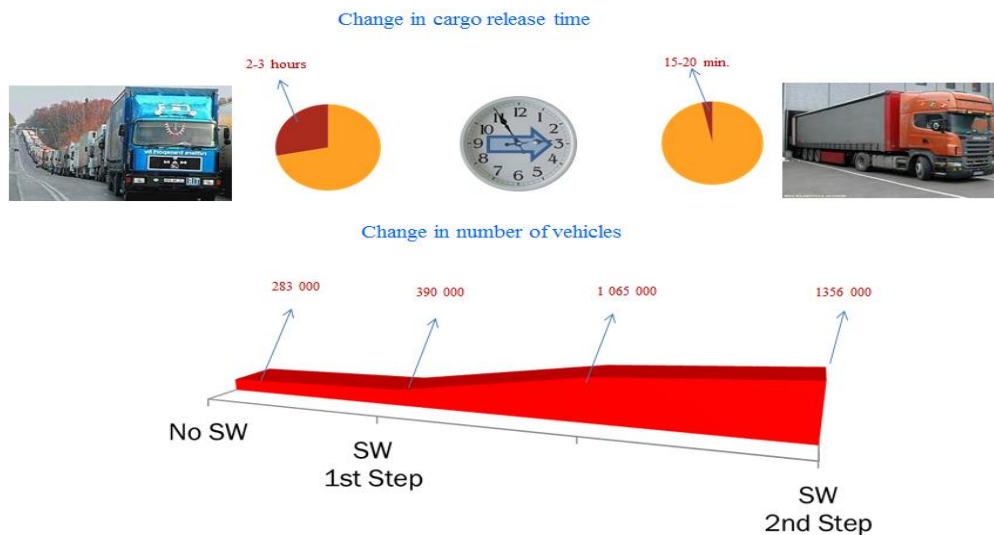
Source : OMD

Système de gestion automatisé unique et centre de ciblage : douanes d'Azerbaïdjan

Déployé en 2009 par le Comité d'État aux douanes de la République d'Azerbaïdjan, le système de gestion automatisé unique des douanes (SAMS) est un outil intégré de gestion des douanes. Venant s'ajouter aux réformes douanières, le SAMS fait partie intégrante de la modernisation des douanes et constitue la base du processus opérationnel douanier. Il comprend plusieurs modules et couvre toutes les parties prenantes, y compris les services gouvernementaux, les importateurs, les exportateurs, les transitaires, les transporteurs, les courtiers en douane, les opérateurs de terminaux, les banques et les organismes internationaux intervenant dans les opérations douanières.

Afin de faciliter le transit et de garantir la sécurité, les douanes d'Azerbaïdjan ont lancé un nouveau projet : l'« étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée ». Ce projet se poursuit actuellement avec succès en s'appuyant sur le nouveau modèle.

Project "Single Window" Measuring Trade Facilitation Performance in road transport



Source : douane de l'Azerbaïdjan (août 2014)

Annexe I Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC

ARTICLE 11: LIBERTÉ DE TRANSIT

1. Les réglementations ou formalités relatives au trafic en transit imposées par un Membre:
 - a) ne seront pas maintenues si les circonstances ou les objectifs qui ont motivé leur adoption ont cessé d'exister ou ont changé de telle sorte qu'il est possible d'y répondre d'une manière moins restrictive pour le commerce et raisonnablement disponible;
 - b) ne seront pas appliquées de façon à constituer une restriction déguisée au trafic en transit.
2. Le trafic en transit ne sera pas subordonné au recouvrement de redevances ou d'impositions imposées en ce qui concerne le transit, à l'exception des frais de transport ou des redevances ou impositions qui correspondent aux dépenses administratives occasionnées par le transit ou au coût des services rendus.
3. Les Membres ne chercheront pas à prendre, ne prendront ni ne maintiendront de mesure d'autolimitation ou toute autre mesure semblable concernant le trafic en transit. Cela est sans préjudice des réglementations nationales et arrangements bilatéraux ou multilatéraux existants et futurs relatifs à la réglementation du transport et compatibles avec les règles de l'OMC.
4. Chaque Membre accordera aux produits qui transiteront par le territoire de tout autre Membre un traitement non moins favorable que celui qui serait accordé à ces produits s'ils étaient transportés de leur lieu d'origine à leur lieu de destination sans passer par le territoire de cet autre Membre.
5. Les Membres sont encouragés à mettre à disposition, dans les cas où cela sera réalisable, une infrastructure physiquement distincte (comme des voies, des postes d'amarrage et autres) pour le trafic en transit.
6. Les formalités, prescriptions en matière de documents requis et contrôles douaniers relatifs au trafic en transit ne seront pas plus contraignants qu'il n'est nécessaire pour:
 - a) identifier les marchandises; et
 - b) assurer le respect des prescriptions en matière de transit.
7. Une fois que les marchandises auront fait l'objet d'une procédure de transit et auront été autorisées à être acheminées à partir du point d'origine situé sur le territoire d'un Membre, elles ne seront pas soumises à des impositions douanières ni à des retards ou restrictions non nécessaires jusqu'à ce que le transit au point de destination sur le territoire du Membre soit achevé.
8. Les Membres n'appliqueront pas aux marchandises en transit de règlements techniques ni de procédures d'évaluation de la conformité au sens de l'Accord sur les obstacles techniques au commerce.

9. Les Membres permettront et prévoient le dépôt et le traitement préalables des documents et données relatifs au transit avant l'arrivée des marchandises.
10. Une fois que le trafic en transit sera arrivé au bureau de douane par lequel il doit quitter le territoire d'un Membre, ce bureau mettra fin à l'opération de transit dans les moindres délais si les prescriptions en matière de transit ont été remplies.
11. Dans les cas où un Membre exigera une garantie sous la forme d'une caution, d'un dépôt ou d'un autre instrument monétaire ou non monétaire¹⁰ approprié pour le trafic en transit, cette garantie permettra seulement de s'assurer que les prescriptions découlant dudit trafic en transit sont respectées.
12. Une fois que le Membre aura déterminé qu'il a été satisfait à ses prescriptions en matière de transit, la garantie sera libérée sans retard.
13. Chaque Membre permettra, d'une manière compatible avec ses lois et réglementations, des garanties globales incluant des transactions multiples pour les mêmes opérateurs ou le renouvellement des garanties sans libération pour les expéditions ultérieures.
14. Chaque Membre mettra à la disposition du public les renseignements pertinents qu'il utilise pour fixer la garantie, y compris les garanties couvrant les transactions uniques et, dans les cas où cela sera applicable, les garanties couvrant les transactions multiples.
15. Chaque Membre pourra exiger le recours au convoi douanier ou à l'escorte douanière pour le trafic en transit, uniquement dans des circonstances présentant des risques élevés ou lorsque l'utilisation de garanties ne permet pas d'assurer le respect des lois et réglementations douanières. Les règles générales applicables au convoi douanier ou à l'escorte douanière seront publiées conformément à l'article premier.
16. Les Membres s'efforceront de coopérer et de coordonner leurs activités en vue de renforcer la liberté de transit. Cette coopération et cette coordination pourront inclure, mais non exclusivement, une entente sur:
 - a) les impositions;
 - b) les formalités et les prescriptions juridiques; et
 - c) le fonctionnement pratique des régimes de transit.
17. Chaque Membre s'efforcera de désigner un coordonnateur national du transit auquel pourront être adressées toutes les demandes d'information et propositions émanant d'autres Membres au sujet du bon fonctionnement des opérations de transit.

¹⁰ Rien dans cette disposition n'empêchera un Membre de maintenir des procédures existantes en vertu desquelles le moyen de transport peut être utilisé comme une garantie pour le trafic en transit.

Annexe II Convention de Kyoto révisée

CHAPITRE 5 GARANTIE

5.1. Norme

La législation nationale énumère les cas dans lesquels une garantie est exigée et détermine les formes dans lesquelles la garantie doit être constituée.

5.2. Norme

La douane détermine le montant de la garantie.

5.3. Norme

Toute personne tenue de constituer une garantie doit pouvoir choisir l'une des formes de garantie proposées, à condition qu'elle soit acceptable par la douane.

5.4. Norme

Lorsque la législation nationale le permet, la douane n'exige pas de garantie lorsqu'elle est convaincue que l'intéressé remplira toutes ses obligations envers elle.

5.5. Norme

Lorsqu'une garantie est exigée pour assurer l'exécution des obligations résultant d'un régime douanier, la douane accepte une garantie globale, notamment de la part de tout déclarant qui déclare régulièrement des marchandises dans différents bureaux du territoire douanier.

5.6. Norme

Lorsqu'une garantie est exigée, le montant de cette garantie est aussi faible que possible et, en ce qui concerne le paiement des droits et taxes, n'excède pas le montant éventuellement exigible.

5.7. Norme

Lorsqu'une garantie a été constituée, la décharge de cette garantie est accordée le plus rapidement possible après que la douane a estimé que les obligations qui ont nécessité la mise en place de la garantie ont été dûment remplies.

Annexe spécifique E
Chapitre 1
Transit douanier
Entrée en vigueur:

Définitions

Pour l'application du présent Chapitre, on entend par:

“**bureau de contrôle**” : le bureau de douane auquel sont rattachés un ou plusieurs “expéditeurs agréés” ou “destinataires agréés” et exerçant à ce titre une fonction de contrôle particulière pour toutes les opérations de transit douanier;

“**bureau de départ**” : tout bureau de douane où commence une opération de transit douanier;

“**bureau de destination**” : tout bureau de douane où prend fin une opération de transit douanier;

“**destinataire agréé**” : la personne habilitée par la douane à recevoir des marchandises directement dans ses locaux sans devoir les présenter au bureau de destination;

“**expéditeur agréé**” : la personne habilitée par la douane à expédier des marchandises directement de ses locaux sans devoir les présenter au bureau de départ;

“**opération de transit douanier**” : le transport de marchandises en transit douanier, d’ un bureau de départ à un bureau de destination;

“**transit douanier**” : le régime douanier sous lequel sont placées des marchandises transportées sous contrôle douanier d’ un bureau de douane à un autre bureau de douane;

“**unité de transport**”:

- a) les conteneurs d’ une capacité d’ un mètre cube ou plus, y compris les carrosseries amovibles;
- b) les véhicules routiers, y compris les remorques et semi-remorques;
- c) les wagons de chemin de fer;
- d) les allèges, péniches et autres embarcations; et
- e) les aéronefs.

Principe

1. Norme

Le transit douanier est régi par les dispositions du présent Chapitre et, dans la mesure où elles s’ appliquent, par les dispositions de l’ Annexe générale.

Champ d’ application

2. Norme

La douane autorise le transport en transit douanier, sur son territoire, de marchandises:

1. d’ un bureau d’ entrée à un bureau de sortie;
2. d’ un bureau d’ entrée à un bureau intérieur;
3. d’ un bureau intérieur à un bureau de sortie; et
4. d’ un bureau intérieur à un autre bureau intérieur.

3. Norme

Les marchandises transportées en transit douanier ne sont pas assujetties au paiement des

droits et taxes, sous réserve de l'observation des conditions fixées par la douane et à condition que la garantie éventuellement exigée ait été constituée.

4. Norme

La législation nationale désigne les personnes responsables vis-à-vis de la douane de l'accomplissement des obligations découlant du transit douanier, afin d'assurer notamment la présentation des marchandises intactes au bureau de destination conformément aux conditions fixées par la douane.

5. Pratique recommandée

La douane devrait accorder aux personnes le statut d'expéditeur ou de destinataire agréé lorsqu'elle est assurée que les personnes concernées remplissent les conditions fixées par la douane.

Formalités au bureau de départ

(a) Déclaration de marchandises pour le transit douanier

6. Norme

Tout document commercial ou document de transport donnant clairement les renseignements nécessaires est accepté comme constituant la partie descriptive de la déclaration de marchandises pour le transit douanier, et cette acceptation est annotée sur le document.

7. Pratique recommandée

La douane devrait accepter comme déclaration de marchandises pour le transit douanier tout document commercial ou de transport relatif à l'envoi en cause qui répond aux conditions fixées par elle. Cette acceptation est annotée sur le document.

(b) Scellement et identification des envois

8. Norme

La douane du bureau de départ prend toutes les mesures nécessaires pour permettre au bureau de destination d'identifier l'envoi et de déceler, le cas échéant, toute manipulation non autorisée.

9. Pratique recommandée

Sous réserve des dispositions d'autres conventions internationales, la douane ne devrait pas exiger de manière générale que les unités de transport aient été agréées préalablement pour le transport des marchandises sous scellement douanier.

10. Norme

Lorsqu'un envoi est acheminé dans une unité de transport et que des scelléments douaniers sont requis, ceux-ci sont apposés sur l'unité de transport à condition que cette dernière soit construite et aménagée de telle façon:

1. que les scelléments douaniers puissent y être apposés de manière simple et efficace;
2. qu'aucune marchandise ne puisse être extraite des parties scellées de l'unité de transport ou y être introduite sans laisser de traces visibles d'effraction ou sans rupture du scellement douanier;
3. qu'elle ne comporte aucun espace caché permettant de dissimuler des marchandises; et
4. que tous les espaces capables de contenir des marchandises soient facilement accessibles pour les visites douanières.

La douane décide si les unités de transport sont sûres aux fins du transit douanier.

11. Pratique recommandée

Lorsque les documents d'accompagnement permettent une identification sûre des marchandises, le transport devrait être effectué en général sans scellement douanier.

Toutefois, le scellement douanier peut être exigé:

- lorsque le bureau de douane de départ l'exige, compte tenu de la gestion des risques;
- lorsque l'opération de transit douanier s'en trouve facilitée dans son ensemble; ou
- lorsqu'un accord international le prévoit.

12. Norme

Si un envoi doit en principe être acheminé sous scellement douanier et que l'unité de transport ne peut pas être scellée de manière efficace, l'identification est assurée et les manipulations non autorisées rendues aisément décelables par:

- la vérification complète des marchandises avec mention du résultat de la vérification sur le document de transit;
- l'apposition de scellements douaniers sur chaque colis;
- la description exacte des marchandises en se référant à des échantillons, plans, dessins, photographies ou tout autre moyen similaire, qui sont joints au document de transit;
- la fixation d'un itinéraire et de délais stricts; ou
- le transport sous escorte douanière.

La décision de dispenser l'unité de transport du scellement est toutefois du ressort exclusif de la douane.

13. Norme

Lorsque la douane fixe un délai pour le transit douanier, celui-ci doit être suffisant aux fins de l'opération de transit.

14. Pratique recommandée

Sur demande de l'intéressé et pour des raisons jugées valables par la douane, cette dernière devrait proroger le délai initialement fixé.

15. Norme

La douane impose les mesures suivantes uniquement dans les cas où elle les juge indispensables:

- a) obligation de transporter les marchandises suivant un itinéraire déterminé; ou
- b) obligation d'acheminer les marchandises sous escorte de douane.

Scellements douaniers

16. Norme

Les scellements douaniers utilisés pour le transit douanier doivent répondre aux conditions minimales prescrites dans l'Appendice du présent Chapitre.

17. Pratique recommandée

Les scellements douaniers et les marques d'identification apposés par la douane étrangère devraient être acceptés aux fins de l'opération de transit douanier, à moins:

- qu'ils ne soient jugés insuffisants;
- qu'ils n'offrent pas la sécurité voulue; ou
- que la douane procède à la vérification des marchandises.

Lorsque des scellements douaniers étrangers ont été acceptés sur un territoire douanier, ils devraient bénéficier sur ce territoire de la même protection juridique que les scellements nationaux.

18. Pratique recommandée

Lorsque les bureaux de douane concernés vérifient les scellements douaniers ou examinent les marchandises, ils devraient consigner les résultats de ces vérifications sur le document de transit.

Formalités en cours de route

19. Norme

Un changement de bureau de destination est accepté sans notification préalable sauf lorsque la douane a spécifié qu' un accord préalable était nécessaire.

20. Norme

Les marchandises peuvent être transférées d' un moyen de transport à un autre sans autorisation de la douane à condition que les scellements douaniers éventuellement présents ne soient pas rompus ou manipulés.

21. Pratique recommandée

La douane devrait autoriser le transport des marchandises en transit douanier dans une unité de transport contenant également d'autres marchandises, dans la mesure où elle est assurée de pouvoir identifier les marchandises en transit douanier et sous réserve que les autres conditions fixées par la douane soient remplies.

22. Pratique recommandée

La douane devrait exiger que la personne concernée signale rapidement les accidents ou autres événements imprévus affectant directement l' opération de transit douanier au bureau de douane ou aux autres autorités compétentes les plus proches.

Apurement du transit douanier

23. Norme

Pour l' apurement d' une opération de transit douanier, la législation nationale ne prévoit aucune condition autre que la présentation des marchandises et de la déclaration de marchandises correspondante au bureau de destination dans le délai éventuellement fixé à cet effet, les marchandises ne devant avoir subi aucune modification, ni avoir été utilisées, et les scellements douaniers ou les marques d' identification devant être demeurés intacts.

24. Norme

Dès que les marchandises sont placées sous son contrôle, le bureau de destination prend sans délai toutes les mesures nécessaires pour l' apurement de l' opération de transit douanier après s' être assuré que toutes les conditions ont été remplies.

25. Pratique recommandée

Le fait que l'itinéraire prescrit n'ait pas été suivi ou que le délai fixé n'ait pas été respecté ne devrait pas entraîner le recouvrement des droits et taxes éventuellement exigibles, dès lors que toutes les autres conditions ont été remplies à la satisfaction de la douane.

Accords internationaux relatifs au transit douanier

26. Pratique recommandée

Les Parties contractantes devraient envisager la possibilité d'adhérer aux instruments internationaux relatifs au transit douanier. Les Parties contractantes qui ne sont pas en mesure d' adhérer à ces instruments internationaux devraient, dans le cadre des accords bilatéraux ou multilatéraux qu' elles concluraient en vue de créer un régime de transit douanier international, tenir compte des normes et pratiques recommandées du présent Chapitre.

Annexe III Convention TIR

TEXTE DE LA CONVENTION TIR DE 1975

(Version consolidée non officielle en date du 10 octobre 2013)

(La version intégrale de la Convention TIR de 1975, y compris ses annexes, peut être consultée dans le Manuel TIR téléchargeable sur le site de la CEE-ONU à l'adresse tir.unece.org)

CONVENTION DOUANIERE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR (CONVENTION TIR DE 1975)

LES PARTIES CONTRACTANTES,

DÉSIREUSES de faciliter les transports internationaux de marchandises par véhicules routiers,

CONSIDÉRANT que l'amélioration des conditions des transports constitue un des facteurs essentiels au développement de la coopération entre elles,

DÉCLARANT elles-mêmes se prononcer en faveur d'une simplification et d'une harmonisation des formalités administratives dans le domaine des transports internationaux, en particulier aux frontières,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

Chapitre premier

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

a) DÉFINITIONS

Article premier

Aux fins de la présente Convention, on entend

- a) par "transport TIR", le transport de marchandises d'un bureau de douane de départ à un bureau de douane de destination, sous le régime, dit régime TIR, établi par la présente Convention ;

- b) par "opération TIR", la partie d'un transport TIR qui est effectuée dans une Partie contractante, d'un bureau de départ ou d'entrée (de passage) à un bureau de douane de destination ou de sortie (de passage) ;
- c) par "début d'une opération TIR", le fait que le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur ont été présentés, aux fins de contrôle, au bureau de départ ou d'entrée (de passage), avec le chargement et le Carnet TIR y relatifs, et que le Carnet TIR a été accepté par le bureau de douane ;
- d) par "fin d'une opération TIR", le fait que le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur ont été présentés, aux fins de contrôle, au bureau de destination ou de sortie (de passage), avec le chargement et le Carnet TIR y relatifs ;
- e) par "apurement d'une opération TIR", l'attestation par les autorités douanières qu'une opération TIR s'est achevée dans les règles dans une Partie contractante. Ceci est établi par les autorités douanières sur la base d'une comparaison entre les données ou informations disponibles au bureau de douane de destination ou de sortie (de passage) et celles dont dispose le bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage) ;
- f) par "droits et taxes à l'importation ou à l'exportation", les droits de douane et tous autres droits, taxes, redevances et impositions diverses qui sont perçus à l'importation ou à l'exportation, ou à l'occasion de l'importation ou de l'exportation de marchandises, à l'exception des redevances et impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus ;
- g) par "véhicule routier", non seulement un véhicule routier à moteur, mais aussi toute remorque ou semi-remorque conçue pour y être attelée ;
- h) par "ensemble de véhicules", des véhicules couplés qui participent à la circulation routière comme une unité ;
- j) par "conteneur", un engin de transport (cadre, citerne amovible ou autre engin analogue) :
 - i) constituant un compartiment, totalement ou partiellement clos, destiné à contenir des marchandises,
 - ii) ayant un caractère permanent et étant, de ce fait, suffisamment résistant pour permettre son usage répété,
 - iii) spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs modes de transport,
 - iv) conçu de manière à être aisément manipulé, notamment lors de son transbordement d'un mode de transport à un autre,
 - v) conçu de façon à être facile à remplir et à vider, et
 - vi) d'un volume intérieur d'au moins un mètre cube,

"les carrosseries amovibles" sont assimilées aux conteneurs ;

- k) par "bureau de douane de départ", tout bureau de douane d'une Partie contractante où commence, pour tout ou partie du chargement, le transport TIR ;
- l) par "bureau de douane de destination", tout bureau de douane d'une Partie contractante où s'achève, pour tout ou partie du chargement, le transport TIR ;
- m) par "bureau de douane de passage", tout bureau de douane d'une Partie contractante par lequel un véhicule routier, un ensemble de véhicules ou un conteneur entre dans cette Partie contractante ou la quitte au cours d'un transport TIR ;
- n) par "personnes", à la fois les personnes physiques et les personnes morales ;
- o) par "titulaire" d'un Carnet TIR, la personne à qui un Carnet TIR a été délivré conformément aux dispositions pertinentes de la Convention et au nom de laquelle une déclaration douanière a été faite sous forme d'un Carnet TIR indiquant la volonté de placer des marchandises sous le régime TIR au bureau de douane de départ. Le titulaire est responsable de la présentation du véhicule routier, de l'ensemble de véhicules ou du conteneur, avec le chargement et le Carnet TIR y relatifs, au bureau de douane de départ, au bureau de douane de passage et au bureau de douane de destination, les dispositions pertinentes de la Convention étant dûment respectées ;
- p) par "marchandises pondéreuses ou volumineuses", tout produit pondéreux ou volumineux qui, en raison de son poids, de ses dimensions ou de sa nature, n'est en général transporté ni dans un véhicule routier clos ni dans un conteneur clos ;
- q) par "association garante", une association habilitée par les autorités douanières d'une Partie contractante pour se porter garante des personnes qui utilisent le régime TIR.
- r) Par « organisation internationale », une organisation autorisée par le Comité de gestion à assumer la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement efficaces d'un système de garantie international.

b) CHAMP D'APPLICATION

Article 2

La présente Convention vise les transports de marchandises effectués sans rupture de charge, à travers une ou plusieurs frontières, d'un bureau de douane de départ d'une Partie contractante à un bureau de douane de destination d'une autre Partie contractante, ou de la même Partie contractante, dans des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou dans des conteneurs à condition qu'une partie du trajet entre le commencement du transport TIR et son achèvement se fasse par route.

Article 3

Afin d'appliquer les dispositions de la présente Convention :

- a) Les transports doivent être effectués

- i) par des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou des conteneurs préalablement agréés dans les conditions énoncées au chapitre III a) ; ou
 - ii) par d'autres véhicules routiers, d'autres ensembles de véhicules ou d'autres conteneurs s'ils se font conformément aux conditions énoncées au chapitre III c) ; ou
 - iii) par des véhicules routiers ou des véhicules spéciaux tels que autocars, grues, balayeuses, bétonnières, etc., exportés et donc eux-mêmes assimilés à des marchandises se déplaçant par leurs propres moyens, d'un bureau de douane de départ à un bureau de douane de destination, dans les conditions énoncées au chapitre III c). Lorsque ces véhicules transportent d'autres marchandises, les conditions visées aux alinéas i) ou ii) ci-dessus s'appliquent en conséquence ;
- b) les transports doivent avoir lieu sous la garantie d'associations agréées conformément aux dispositions de l'article 6 et doivent être effectués sous le couvert d'un Carnet TIR conforme au modèle reproduit à l'annexe 1 de la présente Convention.

c) PRINCIPES

Article 4

Les marchandises transportées sous le régime TIR ne seront pas assujetties au paiement ou à la consignation des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation aux bureaux de douane de passage.

Article 5

1. Les marchandises transportées sous le régime TIR dans des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou des conteneurs scellés ne seront pas, en règle générale, soumises à la visite par la douane aux bureaux de passage.
2. Toutefois, en vue d'éviter des abus, les autorités douanières pourront, exceptionnellement et notamment lorsqu'il y a soupçon d'irrégularité, procéder à ces bureaux à la visite des marchandises.

Chapitre II

DÉLIVRANCE DES CARNETS TIR

RESPONSABILITÉ DES ASSOCIATIONS GARANTES

Article 6

1. Aussi longtemps que les conditions et prescriptions minimales stipulées dans la première partie de l'annexe 9 sont respectées, chaque Partie contractante peut habiliter des associations à délivrer les Carnets TIR, soit directement, soit par l'intermédiaire d'associations correspondantes, et à se porter caution. L'habilitation est révoquée si les conditions et

prescriptions minimales contenues dans la première partie de l'annexe 9 ne sont plus respectées.

2. Une association ne pourra être agréée dans un pays que si sa garantie s'étend également aux responsabilités encourues dans ce pays à l'occasion d'opérations sous le couvert de Carnets TIR délivrés par des associations étrangères affiliées à l'organisation internationale à laquelle elle est elle-même affiliée.

2 bis. Une organisation internationale sera autorisée par le Comité de gestion à assumer la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement efficaces d'un système de garantie international. Cette autorisation sera maintenue aussi longtemps que l'organisation satisfera aux conditions et aux prescriptions définies dans la troisième partie de l'annexe 9. Le Comité de gestion peut révoquer l'autorisation si ces critères ne sont plus remplis.

3. Une association ne délivrera de Carnets TIR qu'à des personnes dont l'accès au régime TIR n'a pas été refusé par les autorités compétentes des Parties contractantes sur le territoire desquelles ces personnes sont établies ou domiciliées.

4. Seules les personnes qui satisfont aux conditions et prescriptions minimales stipulées dans la deuxième partie de l'annexe 9 à la présente Convention pourront être habilitées à accéder au régime TIR. Sans préjuger les dispositions de l'article 38, l'habilitation sera révoquée si le respect de ces critères n'est plus assuré.

5. L'accès au régime TIR sera accordé selon la procédure indiquée dans la deuxième partie de l'annexe 9 à la présente Convention.

Article 7

Seront admis au bénéfice de la franchise des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation et ne seront soumis à aucune prohibition ou restriction d'importation et d'exportation les formules de Carnets TIR expédiées aux associations garantes par les associations étrangères correspondantes ou par des organisations internationales.

Article 8

1. L'association garante s'engagera à acquitter les droits et taxes à l'importation ou à l'exportation exigibles jusqu'à concurrence du montant garanti, majorés, s'il y a lieu, des intérêts de retard qui auraient dû être acquittés en vertu des lois et règlements douaniers de la Partie contractante dans laquelle une irrégularité relative à une opération TIR entraînant une réclamation près l'association garante aura été établie. Elle sera tenue, conjointement et solidairement, avec les personnes redevables des sommes visées ci-dessus, au paiement de ces sommes.

2. Lorsque les lois et règlements d'une Partie contractante ne prévoient pas le paiement des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation dans les cas prévus au paragraphe 1 ci-dessus, l'association garante s'engagera à acquitter, dans les mêmes conditions, une somme égale au montant des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation, majorés, s'il y a lieu, des intérêts de retard.

3. Chaque Partie contractante déterminera le montant maximum, par Carnet TIR, de la somme qui peut être exigée de l'association garante au titre des dispositions des paragraphes 1 et 2 ci-dessus.

4. L'association garante deviendra responsable à l'égard des autorités du pays où est situé le bureau de douane de départ à partir du moment où le Carnet TIR aura été pris en charge par le bureau de douane. Dans les pays suivants traversés au cours d'une opération de transport de marchandises sous le régime TIR, cette responsabilité commencera lorsque les marchandises entreront dans ces pays ou, en cas de suspension du transport TIR conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 26, lorsque le Carnet TIR sera pris en charge par le bureau de douane où le transport TIR reprend.

5. La responsabilité de l'association garante s'étendra, non seulement aux marchandises énumérées sur le Carnet TIR, mais aussi aux marchandises qui, tout en n'étant pas énumérées sur ce Carnet, se trouveraient dans la partie scellée du véhicule routier ou dans le conteneur scellé. Elle ne s'étendra à aucune autre marchandise.

6. Pour déterminer les droits et taxes visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, les indications relatives aux marchandises figurant au Carnet TIR vaudront jusqu'à preuve du contraire.

Article 9

1. L'association garante fixera la période de validité du Carnet TIR en spécifiant un dernier jour de validité au-delà duquel le Carnet ne peut être présenté au bureau de douane de départ pour la prise en charge.

2. Pourvu qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ, au dernier jour de validité, ou avant cette date, comme il est prévu au paragraphe 1 ci-dessus, le Carnet demeurera valable jusqu'à l'achèvement de l'opération TIR au bureau de douane de destination.

Article 10

1. L'apurement d'une opération TIR doit avoir lieu sans retard.

2. Lorsque les autorités douanières d'une Partie contractante apurent une opération TIR, elles ne peuvent plus réclamer à l'association garante le paiement des sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8, à moins que le certificat de fin de l'opération TIR n'ait été obtenu d'une façon abusive ou frauduleuse ou que la fin de l'opération n'ait pas eu lieu.

Article 11

1. En cas de non-apurement d'une opération TIR, les autorités compétentes doivent:

a) Notifier au titulaire du carnet TIR, à l'adresse indiquée dans ledit carnet, le non-apurement;

b) Notifier à l'association garante le non-apurement.

Les autorités compétentes doivent envoyer la notification à l'association garante au plus tard un an à compter de la date à laquelle elles ont accepté le carnet TIR, ou dans un délai de deux ans lorsque le certificat de fin de l'opération TIR a été falsifié ou obtenu de façon abusive ou frauduleuse.

2. Lorsque les sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 deviennent exigibles, les autorités compétentes doivent, dans la mesure du possible, en requérir le paiement de la ou des personnes redevables avant d'introduire une réclamation près l'association garante.

3. La demande de paiement des sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 sera adressée à l'association garante au plus tôt trois mois, à compter de la date à laquelle cette association a été avisée que l'opération TIR n'avait pas été apurée ou que le certificat de fin de l'opération TIR avait été falsifié ou obtenu de façon abusive ou frauduleuse, et au plus tard deux ans à compter de cette même date. Toutefois, en ce qui concerne les cas d'opérations TIR qui font l'objet, dans le délai sus-indiqué de deux ans, d'un recours administratif ou d'une action en justice concernant l'obligation de paiement incombant à la ou aux personnes visées au paragraphe 2 du présent article, la demande de paiement sera adressée dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle la décision des autorités compétentes ou des tribunaux est devenue exécutoire.

4. L'association garante disposera d'un délai de trois mois à compter de la date de la demande de paiement qui lui aura été adressée pour acquitter les sommes exigées.

5. L'association garante obtiendra le remboursement des sommes versées si, dans les deux ans suivant la date à laquelle la demande de paiement lui a été faite, il a été établi à la satisfaction des autorités douanières qu'aucune irrégularité n'a été commise en ce qui concerne l'opération TIR en cause. Le délai de deux ans peut être prolongé conformément à la législation nationale.

Chapitre III

TRANSPORT DE MARCHANDISES SOUS COUVERT DE CARNET TIR

a) AGREMENT DES VEHICULES ET DES CONTENEURS

Article 12

Pour bénéficier des dispositions des sections a) et b) du présent chapitre, chaque véhicule routier doit satisfaire, par sa construction et son équipement, aux conditions définies à l'annexe 2 de la présente Convention et doit avoir été agréé selon la procédure définie à l'annexe 3 de la présente Convention. Le certificat d'agrément doit être conforme au modèle de l'annexe 4.

Article 13

1. Pour bénéficier des dispositions des sections a) et b) du présent chapitre, les conteneurs doivent être construits conformément aux conditions définies dans la première partie de l'annexe 7 et doivent avoir été agréés selon la procédure définie dans la deuxième partie de cette annexe.

2. Les conteneurs agréés pour le transport de marchandises sous scellement douanier en application de la Convention douanière relative aux conteneurs de 1956, des accords passés sous l'égide des Nations Unies qui en ont découlé, de la Convention douanière relative aux conteneurs de 1972, ou de tous actes internationaux qui remplaceraient ou modifieraient cette dernière Convention, sont considérés comme répondant aux dispositions du paragraphe 1 ci-dessus et doivent être acceptés pour le transport sous le régime TIR sans nouvel agrément.

Article 14

1. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser de reconnaître la validité de l'agrément des véhicules routiers ou des conteneurs qui ne satisfont pas aux conditions prévues aux articles 12 et 13 ci-dessus. Toutefois, les Parties contractantes éviteront de retarder le transport lorsque les défauts constatés sont d'importance mineure et ne créent aucun risque de fraude.

2. Avant d'être réutilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier, le véhicule routier ou le conteneur qui ne répond plus aux conditions ayant motivé son agrément devra, soit être remis dans son état initial, soit faire l'objet d'un nouvel agrément.

b) PROCÉDURE DE TRANSPORT SOUS COUVERT D'UN CARNET TIR

Article 15

1. Aucun document douanier particulier ne sera exigé pour l'importation temporaire du véhicule routier, de l'ensemble des véhicules ou du conteneur utilisés pour le transport de marchandises sous le régime TIR. Aucune garantie ne sera exigée pour le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne sauraient empêcher une Partie contractante d'exiger l'accomplissement, au bureau de douane de destination, des formalités prescrites dans sa réglementation nationale, afin de garantir qu'une fois achevée l'opération TIR, le véhicule routier, l'ensemble des véhicules ou le conteneur seront réexportés.

Article 16

Lorsqu'un transport TIR sera effectué par un véhicule routier ou par un ensemble de véhicules, une plaque rectangulaire portant l'inscription "TIR" et ayant les caractéristiques mentionnées à l'annexe 5 de la présente Convention sera placée à l'avant, et une autre identique à l'arrière du véhicule routier ou de l'ensemble de véhicules. Ces plaques seront disposées de façon à être bien visibles. Elles seront amovibles ou fixées ou conçues de telle manière qu'elles puissent être retournées, couvertes ou pliées ou qu'elles puissent indiquer de quelque autre façon qu'une opération de transport TIR n'est pas en cours.

Article 17

1. Un seul Carnet TIR sera établi par véhicule routier, ou par conteneur. Toutefois, un Carnet TIR unique pourra être établi pour un ensemble de véhicules ou pour plusieurs conteneurs chargés sur un seul véhicule routier ou sur un ensemble de véhicules. Dans ce cas,

le manifeste des marchandises du Carnet TIR devra reprendre séparément le contenu de chaque véhicule faisant partie d'un ensemble de véhicules ou de chaque conteneur.

2. Le Carnet TIR sera valable pour un seul voyage. Il contiendra au moins le nombre de volets détachables nécessaires pour le transport TIR en question.

Article 18

Un transport TIR pourra comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination ne pourra dépasser quatre. Le Carnet TIR ne pourra être présenté aux bureaux de

Article 19

Les marchandises et le véhicule routier, l'ensemble des véhicules ou le conteneur seront présentés avec le Carnet TIR au bureau de douane de départ. Les autorités douanières du pays de départ prendront les mesures nécessaires pour s'assurer de l'exactitude du manifeste des marchandises et pour l'apposition des scellements douaniers, ou pour le contrôle des scellements douaniers apposés sous la responsabilité desdites autorités douanières par des personnes dûment autorisées.

Article 20

Pour le parcours sur le territoire de leur pays, les autorités douanières pourront fixer un délai et exiger que le véhicule routier, l'ensemble des véhicules ou le conteneur suivent un itinéraire déterminé.

Article 21

A chaque bureau de douane de passage, ainsi qu'aux bureaux de douane de destination, le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur seront présentés aux fins de contrôle aux autorités douanières avec le chargement et le Carnet TIR y afférent.

Article 22

1. En règle générale et sauf dans le cas où elles procéderaient à la visite des marchandises en application du paragraphe 2 de l'article 5, les autorités douanières des bureaux de douane de passage de chacune des Parties contractantes accepteront les scellements douaniers des autres Parties contractantes, sous réserve qu'ils soient intacts. Toutefois, lesdites autorités douanières pourront, si les nécessités du contrôle l'exigent, ajouter leurs propres scellements.

2. Les scellements douaniers ainsi acceptés par une Partie contractante bénéficieront sur son territoire de la même protection juridique que les scellements nationaux.

Article 23

Les autorités douanières ne doivent :

- faire escorter, aux frais des transporteurs, les véhicules routiers, les ensembles de véhicules ou les conteneurs sur le territoire de leur pays,
- faire procéder, en cours de route, au contrôle et à la visite du chargement des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou des conteneurs

que dans des cas exceptionnels.

Article 24

Si, en cours de route ou à un bureau de douane de passage, des autorités douanières procèdent à la visite du chargement d'un véhicule routier, d'un ensemble de véhicules ou d'un conteneur, elles feront mention des nouveaux scellements apposés, ainsi que de la nature des contrôles effectués, sur les volets du Carnet TIR utilisés dans leur pays, sur les souches correspondantes et sur les volets restants dans le Carnet TIR.

Article 25

Si les scellements douaniers sont rompus en cours de route, dans des cas autres que ceux prévus aux articles 24 et 35, ou si des marchandises ont péri ou ont été endommagées sans qu'un tel scellement soit rompu, la procédure prévue à l'annexe 1 de la présente Convention pour l'utilisation du Carnet TIR sera suivie, sans préjudice de l'application éventuelle des dispositions des législations nationales, et le procès-verbal certifié de constat inséré dans le Carnet TIR sera dressé.

Article 26

1. Lorsque le transport effectué sous Carnet TIR emprunte sur une partie du trajet le territoire d'un Etat qui n'est pas Partie contractante à la présente Convention, le transport TIR sera suspendu durant cette traversée. Dans ce cas les autorités douanières de la Partie contractante dont le territoire est ensuite emprunté accepteront le Carnet TIR pour la reprise du transport TIR sous réserve que les scellements douaniers et/ou marques d'identification soient demeurés intacts. Lorsque les scellements douaniers ne sont plus intacts, les autorités douanières peuvent accepter le Carnet TIR pour la reprise de l'opération de transport conformément aux dispositions de l'article 25.

2. Il en sera de même pour la partie du trajet au cours de laquelle le Carnet TIR n'est pas utilisé par le titulaire du Carnet sur le territoire d'une Partie contractante en raison de l'existence de procédures plus simples de transit douanier ou lorsque l'utilisation d'un régime de transit douanier n'est pas nécessaire.

3. Dans ces cas, les bureaux de douane où le transport TIR est interrompu ou reprendront seront considérés respectivement comme bureaux de passage à la sortie ou à l'entrée.

Article 27

Sous réserve des dispositions de la présente Convention, et en particulier de l'article 18, un autre bureau de douane de destination pourra être substitué à un bureau de douane de destination initialement désigné.

Article 28

1. La fin d'une opération TIR doit être certifiée sans retard par les autorités douanières. Elles peuvent le faire avec ou sans réserves ; lorsque des réserves sont émises, elles doivent être fondées sur des faits liés à l'opération TIR elle-même. Ces faits doivent être clairement notés dans le Carnet TIR.

2. Dans les cas où les marchandises sont placées sous un autre régime douanier ou un autre système de surveillance douanière, toutes les irrégularités qui peuvent avoir été établies sous cet autre régime douanier ou cet autre système de surveillance douanière ne doivent pas être attribuées au titulaire du Carnet TIR en sa qualité de titulaire ou à toute autre personne agissant en son nom.

c) DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS DE MARCHANDISES PONDÉREUSES OU VOLUMINEUSES

Article 29

1. Les dispositions de la présente section ne seront applicables qu'aux transports de marchandises pondéreuses ou volumineuses telles qu'elles sont définies à l'alinéa p) de l'article premier de la présente Convention.

2. Lorsque les dispositions de la présente section sont applicables, le transport de marchandises pondéreuses ou volumineuses peut, selon ce que les autorités du bureau de douane de départ décident, s'effectuer dans des véhicules ou des conteneurs non scellés.

3. Les dispositions de la présente section ne seront appliquées que si, de l'avis des autorités de douane de départ, il est possible d'identifier sans difficulté, grâce à la description qui en est donnée, les marchandises pondéreuses ou volumineuses transportées, ainsi que, le cas échéant, les accessoires transportés en même temps, ou de les munir de scellements douaniers et/ou de marques d'identification, de façon à empêcher toute substitution ou soustraction de ces marchandises sans qu'il en subsiste des indices manifestes.

Article 30

Toutes les dispositions de la présente Convention auxquelles il n'est pas dérogé par les dispositions particulières de la présente section sont applicables au transport des marchandises pondéreuses ou volumineuses sous le régime TIR.

Article 31

La responsabilité de l'association garante s'étendra non seulement aux marchandises énumérées sur le Carnet TIR, mais aussi aux marchandises qui, tout en n'étant pas énumérées sur ce Carnet, se trouveraient sur le plateau de chargement ou parmi les marchandises énumérées sur le Carnet TIR.

Article 32

Le Carnet TIR utilisé devra porter sur sa couverture et sur tous ses volets l'indication "marchandises pondéreuses ou volumineuses" en caractère gras, en anglais ou en français.

Article 33

Les autorités du bureau de douane de départ pourront exiger que des listes de colisage, des photos, des plans, etc., qui s'avèrent nécessaires pour l'identification des marchandises transportées soient annexées au Carnet TIR. Dans ce cas, elles apposeront un visa sur ces documents, un exemplaire desdits documents sera attaché au verso de la page de couverture du Carnet TIR et tous les manifestes du Carnet TIR feront mention desdits documents.

Article 34

Les autorités des bureaux de douane de passage de chacune des Parties contractantes accepteront les scellements douaniers et/ou marques d'identification apposés par les autorités compétentes des autres Parties contractantes. Elles pourront toutefois ajouter d'autres scellements et/ou marques d'identification ; elles feront mention sur les volets du Carnet TIR utilisés dans leur pays, sur les souches correspondantes et sur les volets restant dans le Carnet TIR, des nouveaux scellements et/ou marques d'identification apposés.

Article 35

Si, en cours de route ou à un bureau de douane de passage, les autorités douanières procédant à la visite du chargement sont amenées à rompre les scellements et/ou à enlever les marques d'identification, elles feront mention sur les volets du Carnet TIR utilisés dans leurs pays, sur les souches correspondantes et sur les volets restant dans le Carnet TIR, des nouveaux scellements et/ou marques d'identification apposés.

Chapitre IV

IRRÉGULARITÉS

Article 36

Toute infraction aux dispositions de la présente Convention exposera le contrevenant, dans le pays où l'infraction a été commise, aux sanctions prévues par la législation de ce pays.

Article 37

Lorsqu'il n'est pas possible de déterminer le territoire sur lequel une irrégularité a été commise, elle est réputée avoir été commise sur le territoire de la Partie contractante où elle a été constatée.

Article 38

1. Chaque Partie contractante aura le droit d'exclure, temporairement ou à titre définitif, du bénéfice des dispositions de la présente Convention, toute personne coupable d'infraction grave aux lois ou règlements de douane applicables aux transports internationaux de marchandises.

2. Cette exclusion sera notifiée sous une semaine aux autorités compétentes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle la personne en cause est établie ou domiciliée, à l'association (aux associations) du pays ou du territoire douanier dans lequel l'infraction aura été commise et à la Commission de contrôle TIR.

Article 39

Lorsque les opérations TIR sont reconnues régulières par ailleurs :

1. Les Parties contractantes ne relèveront pas les différences mineures concernant l'exécution des obligations relatives au délai ou à l'itinéraire.

2. De même, les divergences entre les indications figurant sur le manifeste des marchandises du Carnet TIR et le contenu du véhicule routier, d'un ensemble de véhicules ou du conteneur ne seront pas considérées comme des infractions à la charge du titulaire du Carnet TIR, au sens de la présente Convention, lorsqu'il sera apporté la preuve, à la satisfaction des autorités compétentes, que ces divergences ne sont pas dues à des erreurs commises en connaissance de cause ou par négligence lors du chargement ou de l'expédition des marchandises ou lors de l'établissement dudit manifeste.

Article 40

Les Administrations douanières des pays de départ et de destination ne retiendront pas à la charge du titulaire du Carnet TIR les divergences qui seraient éventuellement constatées dans ces pays lorsque ces divergences concerneront respectivement les régimes douaniers qui auront précédé ou qui auront suivi un transport TIR et que le titulaire du dit Carnet sera hors de cause.

Article 41

Lorsqu'il est établi à la satisfaction des autorités douanières que les marchandises reprises au manifeste d'un Carnet TIR ont péri ou ont été irrémédiablement perdues par accident ou par force majeure, ou qu'elles sont manquantes pour des causes tenant à leur nature, la dispense de paiement des droits et taxes normalement exigibles sera accordée.

Article 42

Sur demande motivée d'une Partie contractante, les autorités compétentes des Parties contractantes intéressées par un transport TIR accepteront de communiquer à celle-ci toutes les informations disponibles qui seraient nécessaires pour l'application des dispositions des articles 39, 40 et 41 ci-dessus.

Article 42 bis

En étroite coopération avec les associations, les autorités compétentes prendront toutes les mesures nécessaires afin d'assurer une utilisation correcte des Carnets TIR. Elles peuvent à cette fin prendre les mesures de contrôle nationales et internationales appropriées. Les mesures de contrôle nationales prises dans ce contexte par les autorités compétentes seront communiquées immédiatement à la Commission de contrôle TIR qui vérifiera qu'elles sont conformes aux dispositions de la Convention. Les mesures de contrôle internationales seront adoptées par le Comité de gestion.

Article 42 ter

S'il y a lieu, les autorités compétentes des Parties contractantes fournissent aux associations agréées les informations dont elles ont besoin pour s'acquitter de leurs engagements conformément au paragraphe 3, iii) de la première partie de l'annexe 9.

L'annexe 10 fixe les informations à fournir dans des cas particuliers.

Chapitre V

NOTES EXPLICATIVES

Article 43

Les notes explicatives figurant aux annexes 6 et 7, troisième partie, donnent l'interprétation de certaines dispositions de la présente Convention et de ses annexes. Elles reprennent également certaines pratiques recommandées.

Chapitre VI

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 44

Chaque Partie contractante octroiera des facilités aux associations garantes intéressées en ce qui concerne :

- a) le transfert des devises nécessaires au règlement des sommes réclamées par les autorités des Parties contractantes en vertu des dispositions reprises à l'article 8 de la présente Convention ; et

- b) le transfert des devises nécessaires au paiement des formules de Carnet TIR envoyées aux associations garantes par les associations étrangères correspondantes ou par les organisations internationales.

Article 45

Chaque Partie contractante fera publier la liste des bureaux de douane de départ, de passage et de destination qu'elle aura désignés pour l'accomplissement des opérations TIR. Les Parties contractantes dont les territoires sont limitrophes se consulteront pour désigner d'un commun accord les bureaux frontières correspondants et les heures d'ouverture de ceux-ci.

Article 46

1. Pour les opérations douanières mentionnées dans la présente Convention, l'intervention du personnel des douanes ne donnera pas lieu à redevance, exception faite des cas où cette intervention aurait lieu en dehors des jours, heures et emplacements normalement prévus pour de telles opérations.
2. Dans la mesure du possible, les Parties contractantes faciliteront dans les bureaux de douane les opérations douanières relatives aux marchandises périssables.

Article 47

1. Les dispositions de la présente Convention ne font obstacle ni à l'application des restrictions et contrôles dérivant des réglementations nationales et basées sur des considérations de moralité publique, de sécurité publique, d'hygiène ou de santé publique ou sur des considérations d'ordre vétérinaire ou phytopathologique, ni à la perception des sommes exigibles du fait de ces réglementations.
2. Les dispositions de la présente Convention ne font pas obstacle à l'application d'autres dispositions nationales ou internationales réglementant les transports.

Article 48

Aucune disposition de la présente Convention n'exclut le droit pour les Parties contractantes qui forment une union douanière ou économique d'adopter des règles particulières concernant les opérations de transport au départ ou à destination de leurs territoires ou en transit par ceux-ci pour autant que ces règles ne diminuent pas les facilités prévues par la présente Convention.

Article 49

La présente Convention ne fait pas obstacle à l'application des facilités plus grandes que les Parties contractantes accordent ou voudraient accorder, soit par des dispositions unilatérales, soit en vertu d'accords bilatéraux ou multilatéraux, sous réserve que les facilités ainsi accordées n'entraient pas l'application des dispositions de la présente Convention, et en particulier le fonctionnement des opérations TIR.

Article 50

Les Parties contractantes se communiqueront mutuellement, sur demande, les informations nécessaires à l'application des dispositions de la présente Convention, notamment celles relatives à l'agrément des véhicules routiers ou des conteneurs, ainsi qu'aux caractéristiques techniques de leur construction.

Article 51

Les annexes à la présente Convention font partie intégrante de la Convention.

Chapitre VII

DISPOSITIONS FINALES

Article 52

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres de l'une de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, parties au statut de la Cour internationale de Justice, et tout autre Etat invité par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies, peuvent devenir Parties contractantes à la présente Convention :

- a) en la signant, sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ;
- b) en déposant un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation après l'avoir signé sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ; ou
- c) en déposant un instrument d'adhésion.

2. La présente Convention sera ouverte du 1er janvier 1976 jusqu'au 1er décembre 1976 inclus, à l'Office des Nations Unies à Genève, à la signature des Etats visés au paragraphe 1 du présent article. Après cette date, elle sera ouverte à leur adhésion.

3. Les unions douanières ou économiques peuvent également, conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, devenir Parties contractantes à la présente Convention en même temps que tous leurs Etats membres ou à n'importe quel moment après que tous leurs Etats membres soient devenus Parties contractantes à ladite Convention. Toutefois, ces unions n'auront pas le droit de vote.

4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 53

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date à laquelle cinq des Etats mentionnés au paragraphe 1 de l'article 52 l'auront signée sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, ou auront déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Après que cinq des Etats mentionnés au paragraphe 1 de l'article 52 l'auront signée sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou auront déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur, pour toutes les nouvelles Parties contractantes, six mois après la date du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera considéré comme s'appliquant au texte modifié de la présente Convention.
4. Tout instrument de cette nature déposé après l'acceptation d'un amendement mais avant son entrée en vigueur sera considéré comme s'appliquant au texte modifié de la présente Convention à la date de l'entrée en vigueur de l'amendement.

Article 54

Dénonciation

1. Toute Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
2. La dénonciation prendra effet 15 mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.
3. La validité des Carnets TIR pris en charge par le bureau de douane de départ avant la date à laquelle la dénonciation prendra effet ne sera pas affectée par cette dénonciation et la garantie des associations garantes restera effective selon les conditions de la présente Convention.

Article 55

Extinction

Si, après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le nombre des Etats qui sont Parties contractantes se trouve ramené à moins de cinq pendant une période quelconque de douze mois consécutifs, la présente Convention cessera de produire ses effets à partir de la fin de ladite période de douze mois.

Article 56

Abrogation de la Convention TIR de 1959

1. A son entrée en vigueur, la présente Convention abrogera et remplacera, dans les relations entre les Parties contractantes à la présente Convention, la Convention TIR de 1959.
2. Les certificats d'agrément délivrés pour les véhicules routiers et les conteneurs selon les conditions de la Convention TIR de 1959 seront acceptés, dans la limite de leur délai de validité, ou sous réserve de renouvellement, pour le transport de marchandises sous scellement douanier par les Parties contractantes à la présente Convention, pourvu que ces véhicules et ces conteneurs continuent de remplir les conditions selon lesquelles ils avaient été agréés à l'origine.

Article 57

Règlements des différends

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention sera, autant que possible, réglé par voie de négociation entre les Parties en litige ou d'une autre manière.
2. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut être réglé de la manière prévue au paragraphe 1 du présent article sera soumis, à la requête de l'une d'entre elles, à un tribunal arbitral composé de la façon suivante : chacune des parties au différend nommera un arbitre et ces arbitres désigneront un autre arbitre qui sera président. Si, trois mois après avoir reçu une requête, l'une des parties n'a pas désigné d'arbitre, ou si les arbitres n'ont pu choisir un président, l'une quelconque de ces parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de procéder à la nomination de l'arbitre ou du président du tribunal arbitral.
3. La décision du tribunal arbitral constitué conformément aux dispositions du paragraphe 2 aura force obligatoire pour les parties au différend.
4. Le tribunal arbitral établira son propre règlement intérieur.
5. Les décisions du tribunal arbitral seront prises à la majorité.
6. Toute controverse qui pourrait surgir entre les parties au différend au sujet de l'interprétation et de l'exécution de la sentence arbitrale pourra être portée par l'une des parties devant le tribunal arbitral qui a rendu la sentence pour être jugée par lui.

Article 58

Réserves

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhèrera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les paragraphes 2 à 6 de l'article 57 de la présente Convention. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par ces paragraphes envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe 1 du présent article pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

3. A l'exception des réserves prévues au paragraphe 1 du présent article, aucune réserve à la présente Convention ne sera admise.

Article 58 bis

Comité de gestion

Un Comité de gestion composé de toutes les Parties contractantes sera créé. Sa composition, ses fonctions et son règlement intérieur sont indiqués à l'annexe 8.

Article 58 ter

Commission de contrôle TIR

Le Comité de gestion créera une Commission de contrôle TIR en tant qu'organe subsidiaire qui, en son nom, exécutera les tâches qui lui sont confiées au titre de la Convention et par le Comité. Sa composition, ses fonctions et son règlement intérieur sont indiqués à l'annexe 8.

Article 59

Procédure d'amendement de la présente Convention

1. La présente Convention y compris ses annexes pourra être modifiée sur proposition d'une Partie contractante suivant la procédure prévue dans le présent article.

2. Tout amendement proposé à la présente Convention sera examiné par le Comité de gestion composé de toutes les Parties contractantes conformément au Règlement intérieur faisant l'objet de l'annexe 8. Tout amendement de cette nature examiné ou élaboré au cours de la réunion du Comité de gestion et adopté par le Comité à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants sera communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes pour acceptation.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 60, tout amendement proposé communiqué en application des dispositions du paragraphe précédent entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après l'expiration d'une période de douze mois suivant la date à laquelle la communication a été faite, si pendant cette période aucune objection à l'amendement proposé n'a été notifiée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par un Etat qui est Partie contractante.

4. Si une objection à l'amendement proposé a été notifiée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, l'amendement sera réputé ne pas avoir été accepté et n'aura aucun effet.

Article 60

Procédure spéciale d'amendement des annexes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10

1. Tout amendement proposé aux annexes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10, examiné conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 59, entre en vigueur à une date qui est fixée par le Comité de gestion au moment de son adoption, à moins qu'à une date antérieure, que fixe le Comité de gestion au même moment, un cinquième des États qui sont Parties contractantes ou cinq États qui sont Parties contractantes, si ce chiffre est inférieur, aient notifié au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qu'ils élèvent des objections contre l'amendement. Les dates visées au présent paragraphe sont fixées par le Comité de gestion à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants.
2. A son entrée en vigueur, un amendement adopté conformément à la procédure prévue au paragraphe 1 ci-dessus remplacera, pour toutes les Parties contractantes, toute disposition précédente à laquelle il se rapporte.

Article 61

Demandes, communications et objections

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies informera toutes les Parties contractantes et tous les États visés au paragraphe 1 de l'article 52 de la présente Convention, de toute demande, communication ou objection faite en vertu des articles 59 et 60 ci-dessus et de la date d'entrée en vigueur d'un amendement.

Article 62

Conférence de révision

1. Un État qui est Partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser la présente Convention.
2. Une conférence de révision, à laquelle seront invités toutes les Parties contractantes et tous les États visés au paragraphe 1 de l'article 52, sera convoquée par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies si, dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aura communiqué la notification, un quart au moins des États qui sont Parties contractantes lui signifient leur assentiment à la demande.
3. Une conférence de révision à laquelle seront invités toutes les Parties contractantes et tous les États visés au paragraphe 1 de l'article 52 sera convoquée également par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies dès notification d'une requête à cet effet du Comité de gestion. Le Comité de gestion décidera s'il y a lieu de formuler une telle requête à la majorité de ses membres présents et votants dans le comité.
4. Si une conférence est convoquée en application des dispositions des paragraphes 1 ou 3 du présent article, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à soumettre, dans un délai de trois mois, les

propositions qu'elles voudraient voir examiner par la conférence. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies fera tenir à toutes les Parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence et les textes de ces propositions trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

Article 63

Notifications

Outre les notifications et communications prévues aux articles 61 et 62, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera à tous les Etats visés à l'article 52 :

- a) les signatures, ratifications, acceptations, approbations et adhésions au titre de l'article 52 ;
- b) les dates d'entrée en vigueur de la présente Convention conformément à l'article 53 ;
- c) les dénonciations au titre de l'article 54 ;
- d) l'extinction de la présente Convention au titre de l'article 55 ;
- e) les réserves formulées au titre de l'article 58.

Article 64

Texte authentique

Après le 31 décembre 1976, l'original de la présente Convention sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacune des Parties contractantes et à chacun des Etats visés au paragraphe 1 de l'article 52, qui ne sont pas Parties contractantes.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à Genève, le quatorze novembre mil neuf cent soixante-quinze en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

Annexe IV Convention d'Istanbul

Convention relative à l'admission temporaire (Istanbul, 26 juin 1990)

Corps de la Convention et annexe A

(Version consolidée non officielle du 3 novembre 2014)

CONVENTION RELATIVE A L'ADMISSION TEMPORAIRE

PREAMBULE

LES PARTIES CONTRACTANTES à la présente Convention, élaborée sous les auspices du Conseil de coopération douanière,

CONSTATANT que la situation actuelle de multiplication et dispersion des Conventions douanières internationales d'admission temporaire n'est pas satisfaisante,

CONSIDERANT que cette situation pourrait encore s'aggraver dans l'avenir lorsque des nouveaux cas d'admission temporaire devront faire l'objet d'une réglementation internationale,

COMPTE TENU des vœux exprimés par les représentants du commerce et par d'autres milieux intéressés qui souhaitent voir faciliter l'accomplissement des formalités relatives à l'admission temporaire,

CONSIDERANT que la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers, et en particulier, l'adoption d'un instrument international unique qui engloberait toutes les Conventions existantes en matière d'admission temporaire peuvent faciliter aux utilisateurs l'accès aux dispositions internationales en vigueur en matière d'admission temporaire et contribuer de façon efficace au développement du commerce international et d'autres formes d'échanges internationaux,

CONVAINCUES qu'un instrument international proposant des dispositions uniformes en matière d'admission temporaire peut apporter des avantages substantiels aux échanges internationaux et assurer un plus haut degré de simplification et d'harmonisation des régimes douaniers, ce qui constitue l'un des objectifs essentiels du Conseil de coopération douanière,

DECIDEES à faciliter l'admission temporaire par la simplification et l'harmonisation des procédures en poursuivant des objectifs d'ordre économique, humanitaire, culturel, social ou touristique,

CONSIDERANT que l'adoption de modèles normalisés de titres d'admission temporaire, en tant que documents douaniers internationaux assortis d'une garantie internationale, contribue à la facilitation de la procédure d'admission temporaire lorsqu'un document douanier et une garantie sont exigés,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER

Dispositions générales

Définitions

Article premier

Pour l'application de la présente Convention, on entend par :

(a) "admission temporaire" :

le régime douanier qui permet de recevoir dans un territoire douanier en suspension des droits et taxes à l'importation, sans application des prohibitions ou restrictions à l'importation de caractère économique, certaines marchandises, (y compris les moyens de transport), importées dans un but défini et destinées à être réexportées, dans un délai déterminé, sans avoir subi de modification, exception faite de leur dépréciation normale par suite de l'usage qui en est fait;

(b) "droits et taxes à l'importation" :

les droits de douane et tous autres droits, taxes et redevances ou impositions diverses qui sont perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation des marchandises (y compris les moyens de transport), à l'exception des redevances et impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus;

(c) "garantie" :

ce qui assure, à la satisfaction de la douane, l'exécution d'une obligation envers celle-ci. La garantie est dite globale lorsqu'elle assure l'exécution des obligations résultant de plusieurs opérations;

(d) "titre d'admission temporaire" :

le document douanier international valant déclaration en douane, permettant d'identifier les marchandises (y compris les moyens de transport), et comportant une garantie valable à l'échelon international en vue de couvrir les droits et taxes à l'importation;

(e) "Union douanière ou économique" :

une Union constituée et composée par des Membres visés à l'article 24, paragraphe 1 de la présente Convention et ayant compétence pour adopter sa propre législation qui est obligatoire pour ses membres dans les matières couvertes par la présente Convention et pour décider, selon ses procédures internes, de signer, ratifier ou adhérer à la présente Convention;

(f) "personne" :

aussi bien une personne physique qu'une personne morale, à moins que le contexte n'en dispose autrement;

(g) "Conseil" :

l'organisation établie par la Convention portant création d'un Conseil de coopération douanière, Bruxelles, 15 décembre 1950;

(h) "ratification" :

la ratification proprement dite, l'acceptation ou l'approbation.

CHAPITRE II

Champ d'application de la Convention

Article 2

1. Chaque Partie contractante s'engage à accorder l'admission temporaire, dans les conditions prévues par la présente Convention, aux marchandises (y compris les moyens de transport) faisant l'objet des Annexes à la présente Convention.
2. Sans préjudice des dispositions propres à l'Annexe E, l'admission temporaire est accordée en suspension totale des droits et taxes à l'importation et sans application des prohibitions ou restrictions à l'importation de caractère économique.

Structure des Annexes

Article 3

Chaque Annexe à la présente Convention se compose en principe :

- (a) de définitions des principaux termes douaniers qui sont utilisés dans cette Annexe;
- (b) de dispositions particulières applicables aux marchandises (y compris les moyens de transport), faisant l'objet de l'Annexe.

CHAPITRE III

Dispositions particulières

Document et garantie

Article 4

1. A moins qu'une Annexe n'en dispose autrement, chaque Partie contractante a le droit de subordonner l'admission temporaire des marchandises (y compris les moyens de transport), à la production d'un document douanier et à la constitution d'une garantie.
2. Lorsqu'en application des dispositions du paragraphe 1 ci-dessus, une garantie est exigée, les personnes qui effectuent habituellement des opérations d'admission temporaire peuvent être autorisées à constituer une garantie globale.
3. Sauf dispositions contraires prévues dans une Annexe, le montant de la garantie n'excède pas le montant des droits et taxes à l'importation dont la perception est suspendue.
4. Dans le cas des marchandises (y compris les moyens de transport), soumises à des prohibitions ou restrictions à l'importation résultant de lois et règlements nationaux, une garantie complémentaire peut être exigée aux conditions définies par la législation nationale.

Titres d'admission temporaire

Article 5

Sans préjudice des opérations d'admission temporaire de l'Annexe E, chaque Partie contractante accepte, au lieu et place de ses documents douaniers nationaux et en garantie des sommes visées à l'article 8 de l'Annexe A, tout titre d'admission temporaire valable pour son territoire délivré et utilisé dans les conditions définies dans ladite Annexe pour les marchandises (y compris les moyens de transport), importées temporairement en application des autres Annexes à la présente Convention qu'elle aurait acceptées.

Identification

Article 6

Chaque Partie contractante peut subordonner l'admission temporaire des marchandises (y compris les moyens de transport), à la condition qu'elles soient susceptibles d'être identifiées lors de l'apurement de l'admission temporaire.

Délai de réexportation

Article 7

1. Les marchandises (y compris les moyens de transport), placées en admission temporaire devront être réexportées dans un délai déterminé jugé suffisant pour que l'objectif de l'admission temporaire soit atteint. Ce délai est stipulé séparément dans chaque Annexe.
2. Les autorités douanières peuvent, soit accorder un délai plus long que celui prévu dans chaque Annexe, soit proroger le délai initial.

3. Lorsque les marchandises (y compris les moyens de transport), placées en admission temporaire ne peuvent être réexportées par suite d'une saisie et que cette saisie n'a pas été pratiquée à la requête de particuliers, l'obligation de réexportation est suspendue pendant la durée de la saisie.

Transfert de l'admission temporaire

Article 8

Chaque Partie contractante peut, sur demande autoriser le transfert du bénéfice du régime de l'admission temporaire à toute autre personne, lorsque celle-ci :

- (a) répond aux conditions prévues par la présente Convention, et
- (b) prend en charge les obligations du bénéficiaire initial de l'admission temporaire.

Apurement de l'admission temporaire

Article 9

L'apurement normal de l'admission temporaire est obtenu par la réexportation des marchandises (y compris les moyens de transport), placées en admission temporaire.

Article 10

Les marchandises (y compris les moyens de transport), en admission temporaire peuvent être réexportées en un ou en plusieurs envois.

Article 11

Les marchandises (y compris les moyens de transport) en admission temporaire peuvent être réexportées par un bureau de douane différent de celui d'importation.

Autres cas possibles d'apurement

Article 12

L'apurement de l'admission temporaire peut être obtenu avec l'accord des autorités compétentes par la mise des marchandises (y compris les moyens de transport), dans des ports francs ou des zones franches, en entrepôt de douane ou sous le régime de transit douanier, en vue de leur exportation ultérieure ou de toute autre destination admise.

Article 13

L'apurement de l'admission temporaire peut être obtenu par la mise à la consommation, lorsque les circonstances le justifient et que la législation nationale l'autorise, sous réserve qu'il soit satisfait aux conditions et aux formalités applicables dans ce cas.

Article 14

1. L'apurement de l'admission temporaire peut être obtenu si les marchandises (y compris les moyens de transport), qui ont été gravement endommagées par suite d'accident ou de force majeure sont, selon la décision des autorités douanières :
 - (a) soumises aux droits et taxes à l'importation dus à la date à laquelle elles sont présentées endommagées à la douane aux fins de l'apurement de l'admission temporaire;
 - (b) abandonnées, libres de tous frais, aux autorités compétentes du territoire d'admission temporaire; auquel cas le bénéficiaire de l'admission temporaire sera exonéré du paiement des droits et taxes à l'importation; ou
 - (c) détruites, sous contrôle officiel, aux frais des intéressés, les déchets et les pièces récupérés étant soumis, en cas de mise à la consommation, aux droits et taxes à l'importation dus à la date et selon l'état dans lequel ils sont présentés à la douane après accident ou force majeure.
2. L'apurement de l'admission temporaire peut être obtenu également si, sur demande de l'intéressé et selon la décision des autorités douanières, les marchandises (y compris les moyens de transport), reçoivent l'une des destinations prévues aux alinéas (b) ou (c) du paragraphe 1 ci-dessus.
3. L'apurement de l'admission temporaire peut également être obtenu sur demande de l'intéressé si celui-ci justifie à la satisfaction des autorités douanières la destruction ou la perte totale des marchandises (y compris les moyens de transport), par suite d'accident ou de force majeure. Dans ce cas, le bénéficiaire de l'admission temporaire sera exonéré du paiement des droits et taxes à l'importation.

CHAPITRE IV

Dispositions diverses

Réduction des formalités

Article 15

Chaque Partie contractante réduit au minimum les formalités douanières afférentes aux facilités prévues par la présente Convention et publie, dans les plus brefs délais, les règlements qu'elle édicte au sujet de ces formalités.

Autorisation préalable

Article 16

1. Lorsque l'admission temporaire est subordonnée à une autorisation préalable, celle-ci est accordée par le bureau de douane compétent dans les meilleurs délais possibles.
2. Lorsque, dans des cas exceptionnels, une autorisation autre que douanière est exigée, elle est accordée dans les meilleurs délais possibles.

Facilités minimales

Article 17

Les dispositions de la présente Convention établissent des facilités minimales et ne mettent pas obstacle à l'application de facilités plus grandes que des Parties contractantes accordent ou accorderaient, soit par des dispositions unilatérales, soit en vertu d'accords bilatéraux ou multilatéraux.

Unions douanières ou économiques

Article 18

1. Pour l'application de la présente Convention, les territoires des Parties contractantes qui forment une Union douanière ou économique peuvent être considérés comme un seul territoire.
2. Aucune disposition de la présente Convention n'exclut le droit pour les Parties contractantes qui forment une Union douanière ou économique de prévoir des règles particulières applicables aux opérations d'admission temporaire sur le territoire de cette Union, pour autant que ces règles ne diminuent pas les facilités prévues par la présente Convention.

Prohibitions et restrictions

Article 19

Les dispositions de la présente Convention ne mettent pas obstacle à l'application des prohibitions et restrictions dérivant des lois et règlements nationaux et fondées sur des considérations de caractère non économique telles que des considérations de moralité ou d'ordre publics, de sécurité publique, d'hygiène ou de santé publiques ou sur des considérations d'ordre vétérinaire ou phytosanitaire ou relatives à la protection des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction ou se rapportant à la protection des droits d'auteur et de la propriété industrielle.

Infractions

Article 20

1. Toute infraction aux dispositions de la présente Convention expose le contrevenant, sur le territoire de la Partie contractante où l'infraction a été commise, aux sanctions prévues par la législation de cette Partie contractante.
2. Lorsqu'il n'est pas possible de déterminer le territoire sur lequel une irrégularité a été commise, elle est réputée avoir été commise sur le territoire de la Partie contractante où elle a été constatée.

Echange d'informations

Article 21

Les Parties contractantes se communiquent mutuellement, sur demande et dans la mesure autorisée par la législation nationale, les informations nécessaires à l'application des dispositions de la présente Convention.

Techniques de traitement électronique des données

Article 21a

Toutes les formalités nécessaires à la mise en œuvre des dispositions de la présente Convention peuvent être accomplies par voie électronique en recourant aux techniques de traitement électronique des données approuvées par les Parties contractantes.

CHAPITRE V

Dispositions finales

Comité de gestion

Article 22

1. Un Comité de gestion est créé pour examiner la mise en application de la présente Convention, et étudier toute mesure destinée à en assurer une interprétation et une application uniformes ainsi que tout amendement proposé. Il décide de l'incorporation de nouvelles Annexes à la présente Convention.
2. Les Parties contractantes sont membres du Comité de gestion. Le Comité peut décider que l'administration compétente de tout Membre, Etat ou territoire douanier visé à l'article 24 de la présente Convention qui n'est pas Partie contractante ou les représentants des organisations internationales pourront, pour les questions les intéressant, assister aux sessions du Comité en qualité d'observateurs.
3. Le Conseil fournit au Comité les services de secrétariat nécessaires.
4. Le Comité procède, à l'occasion de chacune des sessions, à l'élection de son Président et de son Vice-Président.

5. Les administrations compétentes des Parties contractantes communiquent au Conseil des propositions motivées d'amendements à la présente Convention, ainsi que les demandes d'inscription de questions à l'ordre du jour des sessions du Comité. Le Conseil porte ces communications à la connaissance des autorités compétentes des Parties contractantes et des Membres, Etats ou territoires douaniers visés à l'article 24 de la présente Convention qui ne sont pas Parties contractantes.
6. Le Conseil convoque le Comité à une date fixée par ce dernier et également sur demande des administrations compétentes d'au moins deux Parties contractantes. Il distribue le projet d'ordre du jour aux administrations compétentes des Parties contractantes et des Membres, Etats ou territoires douaniers visés à l'article 24 de la présente Convention qui ne sont pas Parties contractantes, six semaines au moins avant la session du Comité.
7. Sur décision du Comité, prise en vertu des dispositions du paragraphe 2 du présent article, le Conseil invite les administrations compétentes des Membres, Etats ou territoires douaniers visés à l'article 24 de la présente Convention qui ne sont pas Parties contractantes, ainsi que les organisations internationales intéressées, à se faire représenter par des observateurs aux sessions du Comité.
8. Les propositions sont mises aux voix. Chaque Partie contractante représentée à la réunion dispose d'une voix. Les propositions autres que les propositions d'amendement à la présente Convention sont adoptées par le Comité à la majorité des suffrages exprimés par les Membres présents et votants. Les propositions d'amendement à la présente Convention sont adoptées à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés par les Membres présents et votants.
9. En cas d'application de l'article 24 paragraphe 7 de la présente Convention, les Unions douanières ou économiques Parties à la Convention ne disposent en cas de vote que d'un nombre de voix égal au total des voix attribuables à leurs Membres qui sont Parties contractantes à la présente Convention.
10. Le Comité adopte un rapport avant la clôture de sa session.
11. En l'absence de dispositions pertinentes dans le présent article, le Règlement intérieur du Conseil sera applicable dans les cas appropriés, sauf si le Comité en décide autrement.

Règlement des différends

Article 23

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes en ce qui concerne l'interprétation ou l'application de la présente Convention est réglé, autant que possible, par voie de négociations directes entre lesdites Parties.
2. Tout différend qui n'est pas réglé par voie de négociations directes est porté par les Parties au différend devant le Comité de gestion qui l'examine et fait des recommandations en vue de son règlement.

3. Les Parties au différend peuvent convenir d'avance d'accepter les recommandations du Comité de gestion.

Signature, ratification et adhésion

Article 24

1. Tout Membre du Conseil et tout Membre de l'Organisation des Nations Unies ou de ses institutions spécialisées peut devenir Partie contractante à la présente Convention.
 - (a) en la signant sans réserve de ratification;
 - (b) en déposant un instrument de ratification après l'avoir signée sous réserve de ratification;
ou
 - (c) en y adhérant.
2. La présente Convention est ouverte à la signature des Membres visés au paragraphe 1 du présent article, soit lors des sessions du Conseil pendant lesquelles elle aura été adoptée soit, par la suite, au siège du Conseil à Bruxelles, jusqu'au 30 juin 1991. Après cette date, la Convention sera ouverte à l'adhésion de ces Membres.
3. Tout Etat ou gouvernement de tout territoire douanier distinct, qui est proposé par une Partie contractante officiellement chargée de la conduite de ses relations diplomatiques mais qui est autonome dans la conduite de ses relations commerciales, non Membre des organisations visées au paragraphe 1 du présent article, auquel une invitation est adressée à cet effet par le dépositaire sur la demande du Comité de gestion, peut devenir Partie contractante à la présente Convention en y adhérant après son entrée en vigueur.
4. Tout Membre, Etat ou territoire douanier visé aux paragraphes 1 ou 3 du présent article spécifie, au moment de signer sans réserve de ratification, de ratifier la présente Convention ou d'y adhérer, les Annexes qu'il accepte, étant entendu qu'il doit accepter l'Annexe A et au moins une autre Annexe. Il peut ultérieurement notifier au dépositaire qu'il accepte une ou plusieurs autres Annexes.
5. Les Parties contractantes qui acceptent toute nouvelle Annexe que le Comité de gestion décide d'incorporer à la présente Convention le notifie au dépositaire conformément au paragraphe 4 du présent article.
6. Les Parties contractantes notifient au dépositaire les conditions d'application ou les informations requises en vertu de l'article 8 et de l'article 24, paragraphe 7 de la présente Convention, de l'article 2, paragraphes 2 et 3 de l'Annexe A, et de l'article 4 de l'Annexe E. Elles notifient également tout changement intervenu dans l'application de ces dispositions.
7. Toute Union douanière ou économique peut, conformément aux dispositions des paragraphes 1, 2 et 4 du présent article, devenir Partie contractante à la présente Convention. Une telle Union douanière ou économique informe le dépositaire sur sa compétence en relation avec les matières couvertes par la présente Convention. Cette

Union douanière ou économique Partie contractante à la présente Convention exerce, pour les questions qui relèvent de sa compétence, en son nom propre, les droits et s'acquitte des responsabilités que la présente Convention confère à ses Membres qui sont Parties contractantes à la présente Convention. En pareil cas, ces Membres ne sont pas habilités à exercer individuellement ces droits, y compris le droit de vote.

Dépositaire

Article 25

1. La présente Convention, toutes les signatures avec ou sans réserve de ratification et tous les instruments de ratification ou d'adhésion sont déposés auprès du dépositaire.
 2. Le dépositaire :
 - (a) reçoit les textes originaux de la présente Convention et en assure la garde;
 - (b) établit des copies certifiées conformes aux textes originaux de la présente Convention et les communique aux Membres et Unions douanières ou économiques visés à l'article 24 paragraphes 1 et 7 de la présente Convention;
 - (c) reçoit toute signature avec ou sans réserve de ratification, ratification ou adhésion à la présente Convention, reçoit et garde tous instruments, notifications et communications relatifs à la présente Convention;
 - (d) examine si une signature, un instrument, une notification ou une communication se rapportant à la présente Convention est établi en bonne et due forme et, le cas échéant, porte la question à l'attention de la Partie en cause;
 - (e) notifie aux Parties contractantes à la présente Convention, aux autres signataires, aux Membres du Conseil qui ne sont pas Parties contractantes à la présente Convention et au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies :
 - les signatures, ratifications, adhésions et acceptations d'Annexes visées à l'article 24 de la présente Convention;
 - les nouvelles Annexes que le Comité de gestion décide d'incorporer à la Convention;
 - la date à laquelle la présente Convention et chacune de ses Annexes entrent en vigueur conformément à l'article 26 de la présente Convention;
 - les notifications reçues conformément aux articles 24, 29, 30 et 32 de la présente Convention;
 - les dénonciations reçues conformément à l'article 31 de la présente Convention;
- les amendements réputés acceptés conformément à l'article 32 de la présente Convention ainsi que la date de leur entrée en vigueur.

3. Lorsqu'une divergence apparaît entre une Partie contractante et le dépositaire au sujet de l'accomplissement des fonctions de ce dernier, le dépositaire ou cette Partie doit porter la question à l'attention des autres Parties contractantes et des signataires ou, le cas échéant, au Conseil.

Entrée en vigueur

Article 26

1. La présente Convention entre en vigueur trois mois après que cinq des Membres ou des Unions douanières ou économiques mentionnés à l'article 24 paragraphes 1 et 7 de la présente Convention ont signé la présente Convention sans réserve de ratification ou ont déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.
2. A l'égard de toute Partie contractante qui signe la présente Convention sans réserve de ratification, qui la ratifie ou y adhère, après que cinq Membres ou Unions douanières ou économiques ont, soit signé la Convention sans réserve de ratification, soit déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion, la présente Convention entre en vigueur trois mois après que ladite Partie contractante a signé sans réserve de ratification ou déposé son instrument de ratification ou d'adhésion.
3. Toute Annexe à la présente Convention entre en vigueur trois mois après que cinq Membres ou Unions douanières ou économiques ont accepté ladite Annexe.
4. A l'égard de toute Partie contractante qui accepte une Annexe après que cinq Membres ou Unions douanières ou économiques l'ont acceptée, ladite Annexe entre en vigueur trois mois après que cette Partie contractante a notifié son acceptation. Toutefois, aucune Annexe n'entre en vigueur à l'égard d'une Partie contractante avant que la Convention n'entre elle-même en vigueur à l'égard de cette Partie contractante.

Disposition abrogatoire

Article 27

A l'entrée en vigueur d'une Annexe à la présente Convention comportant une disposition abrogatoire, cette Annexe abrogera et remplacera les Conventions ou les dispositions des Conventions faisant l'objet de la disposition abrogatoire, dans les relations entre les Parties contractantes ayant accepté ladite Annexe et qui sont Parties contractantes auxdites Conventions.

Convention et Annexes

Article 28

1. Pour l'application de la présente Convention, les Annexes en vigueur à l'égard d'une Partie contractante font partie intégrante de la Convention; en ce qui concerne cette

Partie contractante, toute référence à la Convention s'applique donc également à ces Annexes.

2. Aux fins du vote au sein du Comité de gestion, chaque Annexe est considérée comme constituant une Convention distincte.

Réserves

Article 29

1. Chaque Partie contractante qui accepte une Annexe est réputée accepter toutes les dispositions figurant dans cette Annexe, à moins qu'elle ne notifie au dépositaire, au moment de l'acceptation de ladite Annexe ou ultérieurement la ou les dispositions pour lesquelles elle formule des réserves, dans la mesure où cette possibilité est prévue dans l'Annexe en question, en indiquant les différences existant entre les dispositions de sa législation nationale et les dispositions en cause.
2. Chaque Partie contractante examine, au moins tous les cinq ans, les dispositions au sujet desquelles elle a formulé des réserves, les compare aux dispositions de sa législation nationale et notifie au dépositaire les résultats de cet examen.
3. Toute Partie contractante ayant formulé des réserves peut, à tout moment, les lever, en tout ou en partie, par notification au dépositaire en indiquant la date à laquelle ces réserves sont levées.

Extension territoriale

Article 30

1. Toute Partie contractante peut, soit au moment de la signature sans réserve de ratification, de la ratification ou de l'adhésion, soit ultérieurement, notifier au dépositaire que la présente Convention s'étend à l'ensemble ou à certains des territoires dont les relations internationales sont placées sous sa responsabilité. Cette notification prend effet trois mois après la date à laquelle le dépositaire la reçoit. Toutefois, la Convention ne peut devenir applicable aux territoires désignés dans la notification avant qu'elle ne soit entrée en vigueur à l'égard de la Partie contractante intéressée.
2. Toute Partie contractante ayant, en application du paragraphe 1 du présent article, notifié que la présente Convention s'étend à un territoire dont les relations internationales sont placées sous sa responsabilité, peut notifier au dépositaire, dans les conditions prévues à l'article 31 de la présente Convention, que ce territoire cessera d'appliquer la Convention.

Dénonciation

Article 31

1. La présente Convention est conclue pour une durée illimitée. Toutefois, toute Partie contractante peut la dénoncer à tout moment après la date de son entrée en vigueur, telle qu'elle est fixée à l'article 26 de la présente Convention.
2. La dénonciation est notifiée par un instrument écrit déposé auprès du dépositaire.
3. La dénonciation prend effet six mois après la réception de l'instrument de dénonciation par le dépositaire.
4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article sont également applicables en ce qui concerne les Annexes à la Convention, toute Partie contractante pouvant, à tout moment après la date de leur entrée en vigueur, telle qu'elle est fixée à l'article 26 de la présente Convention, retirer son acceptation d'une ou de plusieurs Annexes. La Partie contractante qui retire son acceptation de toutes les Annexes est réputée avoir dénoncé la Convention. En outre, une Partie contractante qui retire son acceptation de l'Annexe A, même si elle continue d'accepter les autres Annexes, est réputée avoir dénoncé la Convention.

Procédure d'amendement

Article 32

1. Le Comité de gestion, réuni dans les conditions prévues à l'article 22 de la présente Convention, peut recommander des amendements à la présente Convention et à ses Annexes.
2. Le texte de tout amendement ainsi recommandé est communiqué par le dépositaire aux Parties contractantes à la présente Convention, aux autres signataires et aux Membres du Conseil qui ne sont pas Parties contractantes à la présente Convention.
3. Toute recommandation d'amendement communiquée conformément au paragraphe précédent entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties contractantes dans un délai de six mois à compter de l'expiration de la période de douze mois qui suit la date de la communication de la recommandation d'amendement, si aucune objection à ladite recommandation d'amendement n'a été notifiée au dépositaire par une Partie contractante pendant cette période.
4. Si une objection à la recommandation d'amendement a été notifiée au dépositaire par une Partie contractante avant l'expiration de la période de douze mois visée au paragraphe 3 du présent article, l'amendement est réputé ne pas avoir été accepté et demeure sans effet.
5. Aux fins de la notification d'une objection, chaque Annexe est considérée comme constituant une Convention distincte.

Acceptation des amendements

Article 33

1. Toute Partie contractante qui ratifie la présente Convention ou y adhère est réputée avoir accepté les amendements entrés en vigueur à la date du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion.
2. Toute Partie contractante qui accepte une Annexe est réputée, sauf si elle formule des réserves conformément aux dispositions de l'article 29 de la présente Convention, avoir accepté les amendements à cette Annexe entrés en vigueur à la date à laquelle elle notifie son acceptation au dépositaire.

Article 34

Conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, la présente Convention sera enregistrée auprès du Secrétariat des Nations Unies, à la requête du dépositaire.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Istanbul, le vingt-six juin mil neuf cent quatre-vingt dix en un seul exemplaire original en anglais et en français, les deux textes faisant également foi. Le dépositaire est invité à établir et à diffuser des traductions faisant autorité de la présente Convention en arabe, en chinois, en espagnol et en russe.

ANNEXE A

ANNEXE CONCERNANT LES TITRES D'ADMISSION TEMPORAIRE (CARNETS ATA, CARNETS CPD)

CHAPITRE I

Définitions

Article 1

Pour l'application de la présente Annexe, on entend par :

(a) "titre d'admission temporaire" :

le document douanier international valant déclaration en douane, permettant d'identifier les marchandises (y compris les moyens de transport), et comportant une garantie valable à l'échelon international en vue de couvrir les droits et taxes à l'importation;

(b) "carnet ATA" :

le titre d'admission temporaire utilisé pour l'admission temporaire des marchandises, à l'exclusion des moyens de transport;

(c) "carnet CPD" :

le titre d'admission temporaire utilisé pour l'admission temporaire des moyens de transport;

(d) "chaîne de garantie" :

un système de garantie administré par une organisation internationale à laquelle sont affiliées des associations garantes;

(e) "organisation internationale" :

une organisation à laquelle sont affiliées des associations nationales habilitées à garantir et à émettre des titres d'admission temporaire;

(f) "association garante" :

une association agréée par les autorités douanières d'une Partie contractante pour assurer la garantie des sommes visées à l'article 8 de la présente Annexe dans le territoire de cette Partie contractante et affiliée à une chaîne de garantie;

(g) "association émettrice" :

une association agréée par les autorités douanières, pour émettre des titres d'admission temporaire et affiliée directement ou indirectement à une chaîne de garantie;

(h) "association émettrice correspondante" :

une association émettrice établie dans une autre Partie contractante et affiliée à la même chaîne de garantie;

(i) "transit douanier" :

le régime douanier sous lequel sont placées les marchandises transportées sous contrôle douanier d'un bureau de douane à un autre.

CHAPITRE II

Champ d'application

Article 2

1. Chaque Partie contractante accepte, en lieu et place de ses documents douaniers nationaux et en garantie des sommes visées à l'article 8 de la présente Annexe et aux conditions de l'article 5 de la présente Convention, tout titre d'admission temporaire valable pour son territoire délivré et utilisé dans les conditions définies dans la présente Annexe pour les marchandises (y compris les moyens de transport), importées temporairement en application des autres Annexes à la présente Convention qu'elle aurait acceptées.
2. Chaque Partie contractante peut également accepter tout titre d'admission temporaire, délivré et utilisé dans les mêmes conditions, pour les opérations d'admission temporaire effectuées en application de ses lois et règlements nationaux.
3. Chaque Partie contractante peut accepter pour le transit douanier tout titre d'admission temporaire délivré et utilisé dans les mêmes conditions.
4. Les marchandises (y compris les moyens de transport), devant faire l'objet d'une ouvraison ou d'une réparation ne peuvent être importées sous le couvert d'un titre d'admission temporaire.

Article 3

1. Les titres d'admission temporaire seront conformes aux modèles qui figurent aux appendices à la présente Annexe, le carnet ATA à l'appendice I, le carnet CPD à l'appendice II.
2. Les appendices à la présente Annexe sont considérés comme faisant partie intégrante de celle-ci.

CHAPITRE III

Garantie et émission des titres d'admission temporaire

Article 4

1. Sous les conditions et garanties qu'elle déterminera, chaque Partie contractante pourra habilitier des associations garantes à se porter caution et à délivrer les titres d'admission temporaire, soit directement, soit par l'intermédiaire d'associations émettrices.
2. Une association garante ne pourra être agréée par une Partie contractante que si sa garantie s'étend aux responsabilités encourues dans cette Partie contractante à l'occasion d'opérations sous le couvert de titres d'admission temporaire délivrés par des associations émettrices correspondantes.

Article 5

1. Les associations émettrices ne peuvent délivrer de titres d'admission temporaire dont la durée de validité excède une année à compter du jour de leur délivrance.
2. Toute modification aux indications portées sur le titre d'admission temporaire par l'association émettrice doit être dûment approuvée par cette association ou par l'association garante. Aucune modification ne sera permise après l'acceptation des titres par les autorités douanières du territoire d'admission temporaire sans l'assentiment de ces autorités.
3. Aucune marchandise ne peut, après la délivrance du carnet ATA, être ajoutée à la liste des marchandises énumérées au verso de la couverture du carnet et, le cas échéant, aux feuilles supplémentaires y annexées (liste générale).

Article 6

Sur le titre d'admission temporaire doivent figurer :

- le nom de l'association émettrice;
- le nom de la chaîne de garantie internationale;
- les pays ou territoires douaniers dans lesquels le titre est valable; et
- le nom des associations garantes desdits pays ou territoires douaniers.

Article 7

Le délai fixé pour la réexportation des marchandises, (y compris des moyens de transport), importées sous le couvert d'un titre d'admission temporaire ne peut en aucun cas excéder la durée de validité de ce titre.

CHAPITRE IV

- a) Garantie

Article 8

1. Chaque association garante garantit aux autorités douanières de la Partie contractante sur le territoire de laquelle elle a son siège, le paiement du montant des droits et taxes à l'importation et des autres sommes exigibles à l'exclusion de celles visées à l'article 4, paragraphe 4 de la présente Convention en cas de non-observation des conditions fixées pour l'admission temporaire ou le transit douanier de marchandises, y compris des moyens de transport, introduites dans ce territoire sous couvert d'un titre d'admission temporaire délivré par une association émettrice correspondante. Elle est tenue, conjointement et solidairement avec les personnes redevables des sommes visées ci-dessus, au paiement de ces sommes.

2. Carnet ATA

L'association garante n'est pas tenue au paiement d'une somme supérieure de plus de dix pour cent au montant des droits et taxes à l'importation.

Carnet CPD

L'association garante n'est pas tenue au paiement d'une somme supérieure au montant des droits et taxes à l'importation augmentée éventuellement des intérêts de retard.

3. Lorsque les autorités douanières du territoire d'admission temporaire ont déchargé sans réserve un titre d'admission temporaire pour certaines marchandises (y compris les moyens de transport), elles ne peuvent plus réclamer à l'association garante, en ce qui concerne ces marchandises (y compris les moyens de transport), le paiement des sommes visées au paragraphe 1 du présent article. Cependant, une réclamation en garantie peut encore être faite à l'association garante s'il est constaté ultérieurement que la décharge a été obtenue irrégulièrement ou frauduleusement ou qu'il y a eu violation des conditions auxquelles l'admission temporaire ou le transit douanier étaient subordonnés.

4. Carnet ATA

Les autorités douanières ne peuvent exiger en aucun cas de l'association garante le paiement des sommes visées au paragraphe 1 du présent article si la réclamation n'a pas été faite à cette association dans le délai d'un an à compter de la date de péremption du carnet ATA.

Carnet CPD

Les autorités douanières ne peuvent exiger en aucun cas de l'association garante le paiement des sommes visées au paragraphe 1 du présent article si notification de la non-décharge du carnet CPD n'a pas été donnée à l'association garante dans un délai d'un an à compter de la date d'expiration de la validité du carnet. Les autorités douanières fourniront à l'association garante des renseignements sur le calcul des droits et taxes à l'importation dans un délai d'un an à partir de la notification de la non-décharge. La responsabilité de l'association garante au titre de ces sommes prendra fin si ces renseignements ne sont pas fournis dans un délai d'un an.

CHAPITRE V

Régularisation des titres d'admission temporaire

Article 9

1. Carnet ATA

- (a) Les associations garantes ont un délai de six mois à compter de la date à laquelle les autorités douanières réclament le paiement des sommes visées à l'article 8 paragraphe 1 de la présente Annexe pour fournir la preuve de la réexportation dans les conditions prévues par la présente Annexe ou de toute autre décharge régulière du carnet ATA.
- (b) Si cette preuve n'est pas fournie dans le délai prescrit, l'association garante consigne immédiatement ces sommes ou les verse à titre provisoire. Cette consignation ou ce versement devient définitif à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date de la consignation ou du versement. Pendant ce dernier délai, l'association garante peut encore, en vue de la restitution des sommes consignées ou versées, fournir les preuves prévues à l'alinéa (a) du présent paragraphe.
- (c) Pour les Parties contractantes dont les lois et règlements ne prévoient pas la consignation ou le versement provisoire des droits et taxes à l'importation, les paiements qui seraient faits dans les conditions prévues à l'alinéa (b) du présent paragraphe sont considérés comme définitifs, mais leur montant est remboursé lorsque les preuves prévues à l'alinéa (a) du présent paragraphe sont fournies dans un délai de trois mois à partir de la date du paiement.

2. Carnet CPD

- (a) Les associations garantes ont un délai d'un an à compter de la date de notification de la non-décharge des carnets CPD pour fournir la preuve de la réexportation des moyens de transport dans les conditions prévues par la présente Annexe ou de toute autre décharge régulière du carnet CPD. Néanmoins, cette période ne peut prendre effet qu'à partir de la date d'expiration des carnets CPD. Si les autorités douanières contestent la validité de la preuve fournie, elles doivent en informer l'association garante dans un délai ne dépassant pas un an.
- (b) Si cette preuve n'est pas fournie dans les délais autorisés, l'association garante devra consigner ou verser à titre provisoire dans un délai maximal de trois mois les droits et taxes à l'importation à recouvrer. Cette consignation ou ce versement devient définitif à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de la consignation ou du versement. Pendant ce dernier délai, l'association garante peut encore, en vue de la restitution des sommes consignées ou versées, fournir les preuves prévues à l'alinéa (a) du présent paragraphe.
- (c) Pour les Parties contractantes dont les lois et règlements ne prévoient pas la consignation ou le versement provisoire des droits et taxes à l'importation, les

paiements qui seraient faits dans les conditions prévues à l'alinéa (b) du présent paragraphe sont considérés comme définitifs, mais leur montant est remboursé lorsque les preuves prévues à l'alinéa (a) du présent paragraphe sont fournies dans un délai d'un an à partir de la date du paiement.

Article 10

1. La preuve de la réexportation de marchandises (y compris les moyens de transport), importées sous le couvert d'un titre d'admission temporaire est fournie par la souche de réexportation de ce titre dûment remplie et sur laquelle le cachet des autorités douanières du territoire d'admission temporaire a été apposé.
2. S'il n'a pas été certifié que la réexportation a eu lieu conformément au paragraphe 1 du présent article, les autorités douanières du territoire d'admission temporaire peuvent accepter comme preuve de la réexportation, même après péremption du titre d'admission temporaire :
 - (a) les mentions portées par les autorités douanières d'une autre Partie contractante sur les titres d'admission temporaire lors de l'importation ou de la réimportation ou un certificat desdites autorités basé sur les mentions portées sur un volet détaché du titre lors de l'importation ou de la réimportation sur leur territoire, à la condition que ces mentions se rapportent à une importation ou à une réimportation dont on peut établir qu'elle a bien eu lieu après la réexportation qu'elle est appelée à prouver;
 - (b) toute autre preuve établissant que les marchandises (y compris les moyens de transport), se trouvent hors de ce territoire.
3. Au cas où les autorités douanières d'une Partie contractante dispensent de la réexportation certaines marchandises (y compris les moyens de transport), admises sur leur territoire sous le couvert d'un titre d'admission temporaire, l'association garante n'est déchargée de ses obligations que lorsque ces autorités ont certifié sur le titre lui-même que la situation de ces marchandises (y compris des moyens de transport), a été régularisée.

Article 11

Dans les cas visés à l'article 10, paragraphe 2 de la présente Annexe, les autorités douanières se réservent le droit de percevoir une taxe de régularisation.

CHAPITRE VI

Dispositions diverses

Article 12

Les visas des titres d'admission temporaire utilisés dans les conditions prévues par la présente Annexe ne donnent pas lieu au paiement d'une rémunération pour les services

des douanes lorsqu'il est procédé à cette opération dans les bureaux de douane et pendant les heures normales d'ouverture.

Article 13

En cas de destruction, de perte ou de vol d'un titre d'admission temporaire se rapportant à des marchandises (y compris les moyens de transport), qui se trouvent dans le territoire d'une des Parties contractantes, les autorités douanières de cette Partie contractante acceptent, à la demande de l'association émettrice et sous réserve des conditions que ces autorités imposeraient, un titre de remplacement dont la validité expire à la même date que celle du titre remplacé.

Article 14

1. Lorsqu'il est prévu que l'opération d'admission temporaire dépasse le délai de validité d'un titre d'admission temporaire, le titulaire dudit titre n'étant pas en mesure de réexporter les marchandises (y compris les moyens de transport), dans ce délai, l'association émettrice de ce titre peut délivrer un titre de remplacement. Ce dernier sera soumis au contrôle des autorités douanières des Parties contractantes concernées. Lors de l'acceptation du titre de remplacement, les autorités douanières concernées procèdent à la décharge du titre remplacé.
2. La validité des carnets CPD ne peut être prolongée qu'une seule fois pour une période n'excédant pas un an. Après ce délai, un nouveau carnet doit être émis en remplacement du précédent et accepté par les autorités douanières.

Article 15

Lorsque l'article 7 paragraphe 3 de la présente Convention est d'application, les autorités douanières notifient autant que possible à l'association garante les saisies pratiquées par elles ou à leur requête sur des marchandises (y compris les moyens de transport), placées sous le couvert d'un titre d'admission temporaire garanti par cette association et l'avisent des mesures qu'elles entendent adopter.

Article 16

En cas de fraude, de contravention ou d'abus, les Parties contractantes ont le droit, nonobstant les dispositions de la présente Annexe, d'intenter des poursuites contre les personnes utilisant un titre d'admission temporaire pour recouvrer les droits et taxes à l'importation et les autres sommes exigibles, ainsi que pour requérir les pénalités dont ces personnes seraient passibles. Dans ce cas, les associations doivent prêter leur concours aux autorités douanières.

Article 17

Sont admis au bénéfice de la franchise des droits et taxes à l'importation et ne sont soumis à aucune prohibition ou restriction d'importation, les titres d'admission temporaire ou parties de ces titres délivrés ou destinés à être délivrés dans le territoire d'importation desdits titres et qui sont expédiés aux associations émettrices par une association garante, par une organisation internationale ou par les autorités douanières d'une Partie contractante. Des facilités analogues sont accordées à l'exportation.

Article 18

1. Les Parties contractantes peuvent formuler une réserve, dans les conditions prévues à l'article 29 de la présente Convention, en ce qui concerne l'acceptation des carnets ATA pour le trafic postal.
2. Aucune autre réserve à la présente Annexe n'est admise.

Article 19

1. A son entrée en vigueur, la présente Annexe, conformément aux dispositions de l'article 27 de la présente Convention, abrogera et remplacera la Convention douanière sur le carnet ATA pour l'admission temporaire de marchandises, Bruxelles, 6 décembre 1961, dans les relations entre les Parties contractantes ayant accepté ladite Annexe et qui sont Parties contractantes à ladite Convention.
2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, les carnets ATA ayant été délivrés en application de la Convention douanière sur le carnet ATA pour l'admission temporaire de marchandises, 1961, avant l'entrée en vigueur de la présente Annexe, seront acceptés jusqu'à l'accomplissement des opérations pour lesquelles ils ont été délivrés.

Annexe V Modèle de données de l'OMD – Processus opérationnel pour le transit

Description du cas d'utilisation

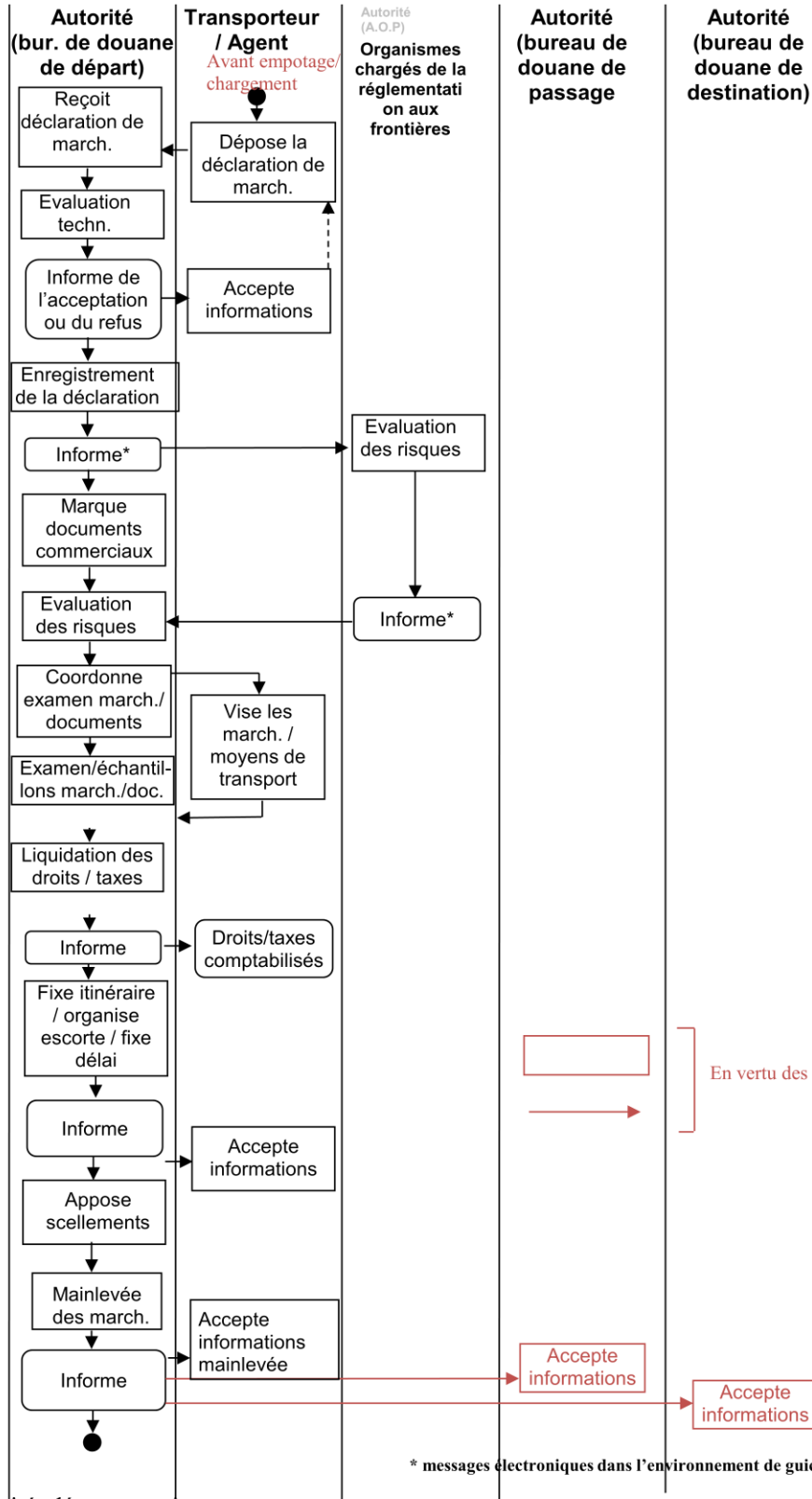
Nom	Opération de transit douanier (départ)
Ind. traçabilité	
Acteurs	Fournisseur: Expéditeur, partie qui établit la facture, bénéficiaire, vendeur Agent: Agent en douane, déclarant, banque, agence d'évaluation du crédit, société d'inspection avant expédition, assureur Transporteur : Transitaire, Transporteur Autorité: Organismes chargés de la réglementation aux frontières - par exemple - Douane, autre autorité publique telle que santé, immigration, services vétérinaires, agriculture. Client: Acheteur, destinataire, partie facturée, partie qui a passé commande
Description	Les dispositions nécessaires sont prises pour que les marchandises puissent être placées sous le régime du transit douanier.
Condition préalable	Les marchandises doivent être présentées aux fins du transit.
Condition postérieure	L'opération de transit douanier sera apurée par l'arrivée des marchandises et la présentation de la documentation du transit au bureau de douane de destination.
Scénario 1	<p>Commence lorsque les marchandises arrivent au bureau de douane de départ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Avant le début de l'opération de transit douanier, le transporteur ou l'agent déclare toutes les marchandises aux fins du régime du transit douanier (dénommé ci-après transit) à l'autorité (bureau de douane de départ) au moyen de la déclaration de marchandises et des documents commerciaux exigés, par exemple, facture, liste de colisage ou document de transport. - L'autorité (douane) confirme la réception de la déclaration [‡] - L'autorité (douane) informe l'autorité (autre autorité publique) [@] - L'autorité (autre autorité publique) confirme la réception des informations [@] - L'autorité (autre autorité publique) évalue les risques et informe l'autorité (douane) - L'autorité (douane) confirme la réception des informations - L'autorité (douane) marque les documents commerciaux - L'autorité (douane) évalue les risques. - L'autorité (douane) coordonne la vérification des marchandises/documents, scelle l'unité de transport et indique les numéros de scellements sur la documentation - L'autorité (douane) informe l'autorité (autre autorité publique) des résultats de la vérification des marchandises/documents ^{‡@} - L'autorité (douane) liquide les droits et taxes [*] - L'autorité (douane) fixe l'itinéraire prescrit / le délai / et organise l'escorte - L'autorité (douane) accorde la mainlevée des marchandises. - L'autorité (douane) informe l'autorité (bureau de douane de destination) [‡] - L'autorité (bureau de douane de destination) confirme la réception des informations [‡] - Le transporteur achemine les marchandises [‡] <p>S'achève lorsque les marchandises arrivent et que la documentation du transit a été présentée à l'autorité (bureau de douane de destination).</p>
Autres scénarios	

[‡] Ces étapes détaillées (parfois relatives aux Directives RPCM) sont nécessaires pour décrire le processus de la douane. La Convention de Kyoto révisée de haut niveau ne fait pas référence à ces détails.

^{*} Les droits et taxes peuvent être perçus dans le pays d'exportation lorsque ces droits et taxes demeurent dus, que les marchandises soient exportées sous le régime du transit douanier ou sous un régime national d'exportation.

[@] messages électroniques dans l'environnement de guichet unique

Fournisseur / Agent



* messages électroniques dans l'environnement de guichet unique

Schéma d'activité, départ transit

Fournisseur

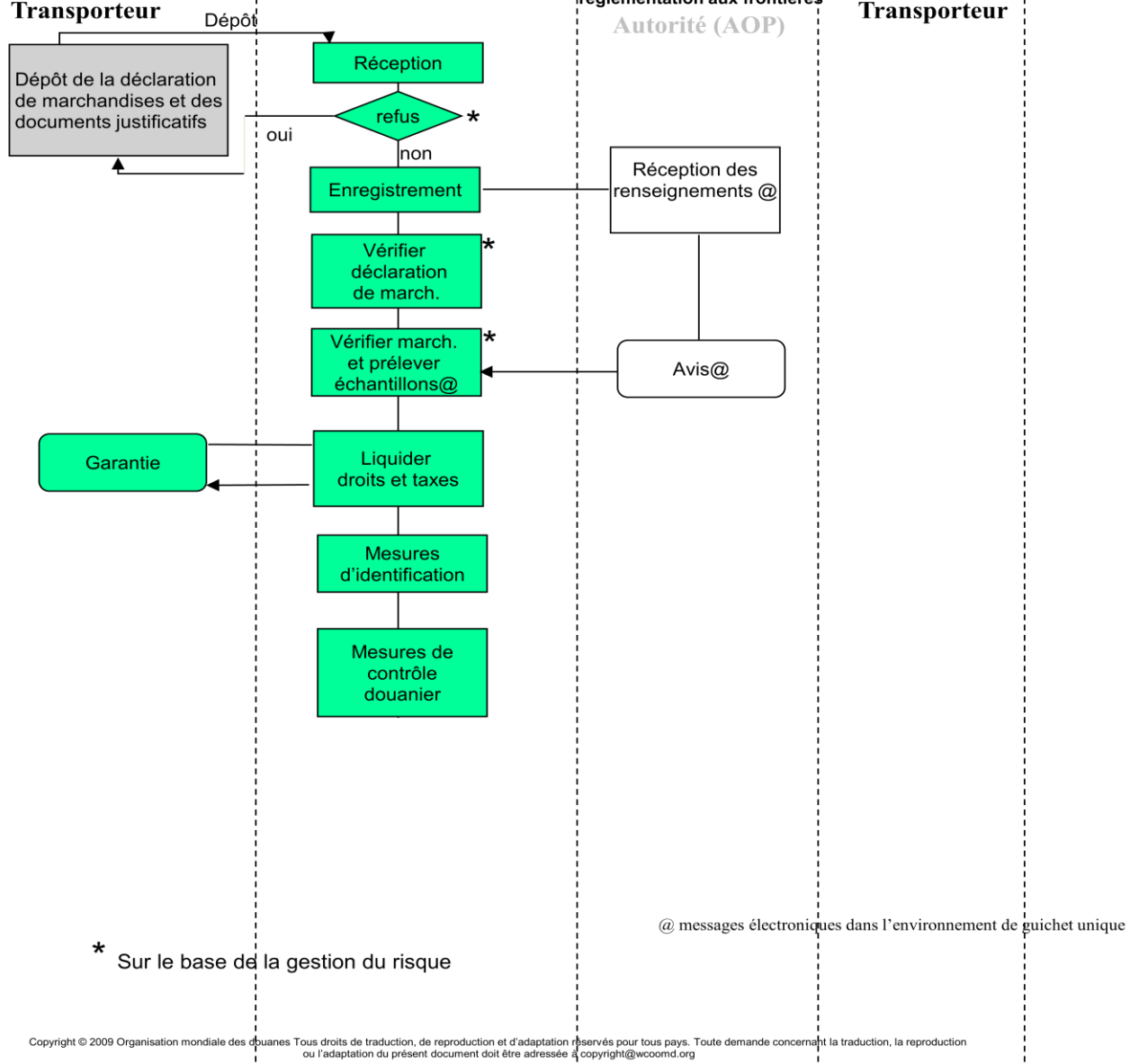
Agent /
Transporteur

Autorité (douane)

Organismes chargés de la
réglementation aux frontières
Autorité (AOP)

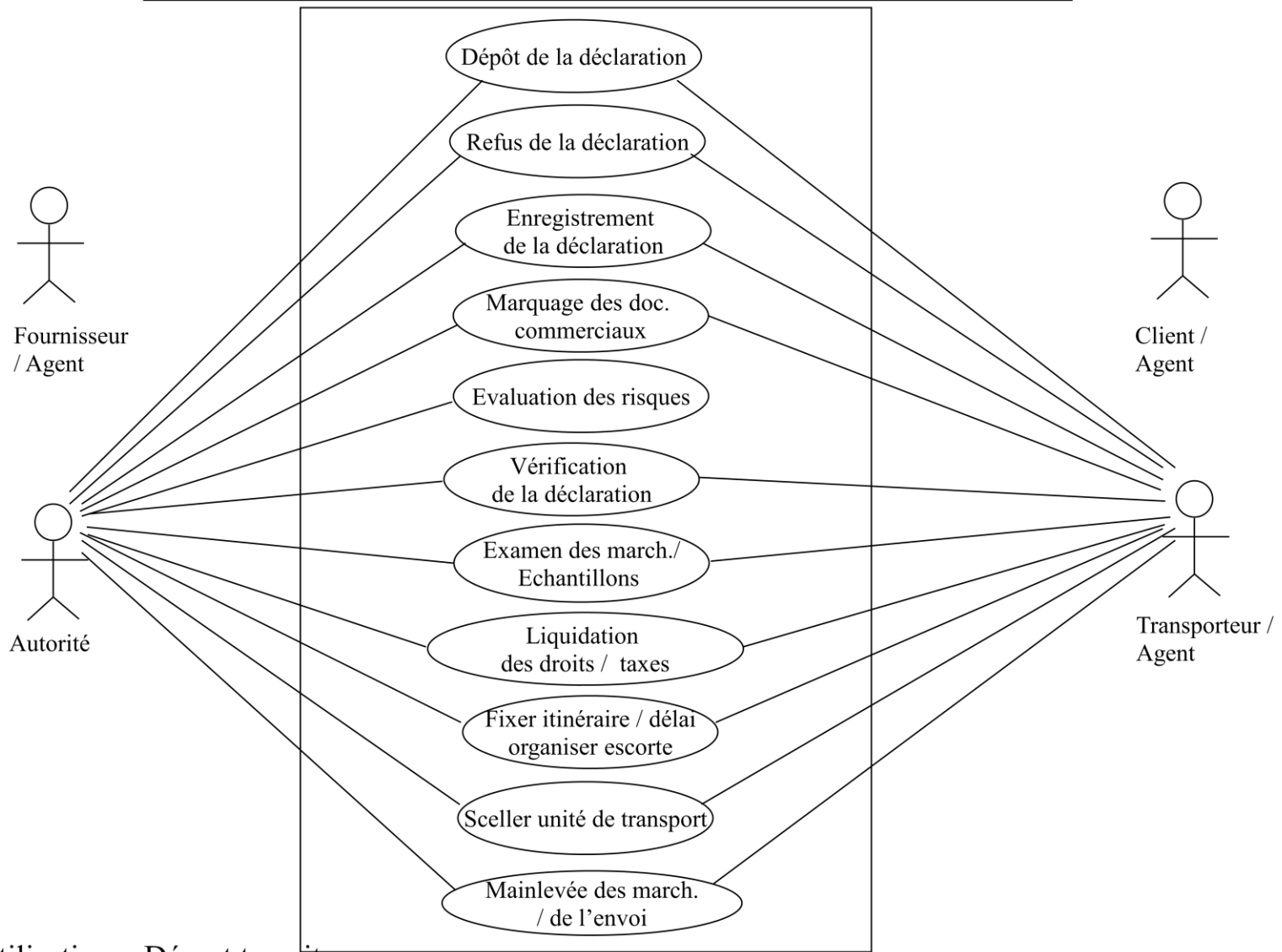
Agent /
Transporteur

Client



Transit (départ)

Déclaration des marchandises aux fins d'une opération de transit douanier



Cas d'utilisation – Départ transit

Description du cas d'utilisation

Nom	Opération de transit douanier (départ)
Ind. traçabilité	
Acteurs	<p>Fournisseur: Expéditeur, partie qui établit la facture, bénéficiaire, vendeur</p> <p>Agent: Agent en douane, déclarant, banque, agence d'évaluation du crédit, société d'inspection avant expédition, assureur</p> <p>Transporteur : Transitaire, Transporteur</p> <p>Autorité: Organismes chargés de la réglementation aux frontières - par exemple - Douane, autre autorité publique telle que santé, immigration, services vétérinaires, agriculture.</p> <p>Client: Acheteur, destinataire, partie facturée, partie qui a passé commande</p>
Description	Les dispositions nécessaires sont prises pour que les marchandises puissent être placées sous le régime du transit douanier.
Condition préalable	Les marchandises doivent être présentées aux fins du transit.
Condition postérieure	L'opération de transit douanier sera apurée par l'arrivée des marchandises et la présentation de la documentation du transit au bureau de douane de destination.
Scénario 1	<p>Commence lorsque les marchandises arrivent au bureau de douane de départ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Avant le début de l'opération de transit douanier, le transporteur ou l'agent déclare toutes les marchandises aux fins du régime du transit douanier (dénommé ci-après transit) à l'autorité (bureau de douane de départ) au moyen de la déclaration de marchandises et des documents commerciaux exigés, par exemple, facture, liste de colisage ou document de transport. - L'autorité (douane) confirme la réception de la déclaration [‡] - L'autorité (douane) informe l'autorité (autre autorité publique) [@] - L'autorité (autre autorité publique) confirme la réception des informations [@] - L'autorité (autre autorité publique) évalue les risques et informe l'autorité (douane) - L'autorité (douane) confirme la réception des informations - L'autorité (douane) marque les documents commerciaux - L'autorité (douane) évalue les risques. - L'autorité (douane) coordonne la vérification des marchandises/documents, scelle l'unité de transport et indique les numéros de scellements sur la documentation - L'autorité (douane) informe l'autorité (autre autorité publique) des résultats de la vérification des marchandises/documents ^{‡@} - L'autorité (douane) liquide les droits et taxes [*] - L'autorité (douane) fixe l'itinéraire prescrit / le délai / et organise l'escorte - L'autorité (douane) accorde la mainlevée des marchandises. - L'autorité (douane) informe l'autorité (bureau de douane de destination) [‡] - L'autorité (bureau de douane de destination) confirme la réception des informations [‡] - Le transporteur achemine les marchandises [‡] <p>S'achève lorsque les marchandises arrivent et que la documentation du transit a été présentée à l'autorité (bureau de douane de destination).</p>
Autres scénarios	

[‡] Ces étapes détaillées (parfois relatives aux Directives RPCM) sont nécessaires pour décrire le processus de la douane. La Convention de Kyoto révisée de haut niveau ne fait pas référence à ces détails.

^{*} Les droits et taxes peuvent être perçus dans le pays d'exportation lorsque ces droits et taxes demeurent dus, que les marchandises soient exportées sous le régime du transit douanier ou sous un régime national d'exportation.

[@] messages électroniques dans l'environnement de guichet unique

Fournisseur / Agent

Autorité (bureau de douane de départ)

Transporteur / Agent

Organismes chargés de la réglementation aux frontières
Autorité (AOP)

Autorité (bureau de douane de passage)

Autorité (bureau de douane de destination)

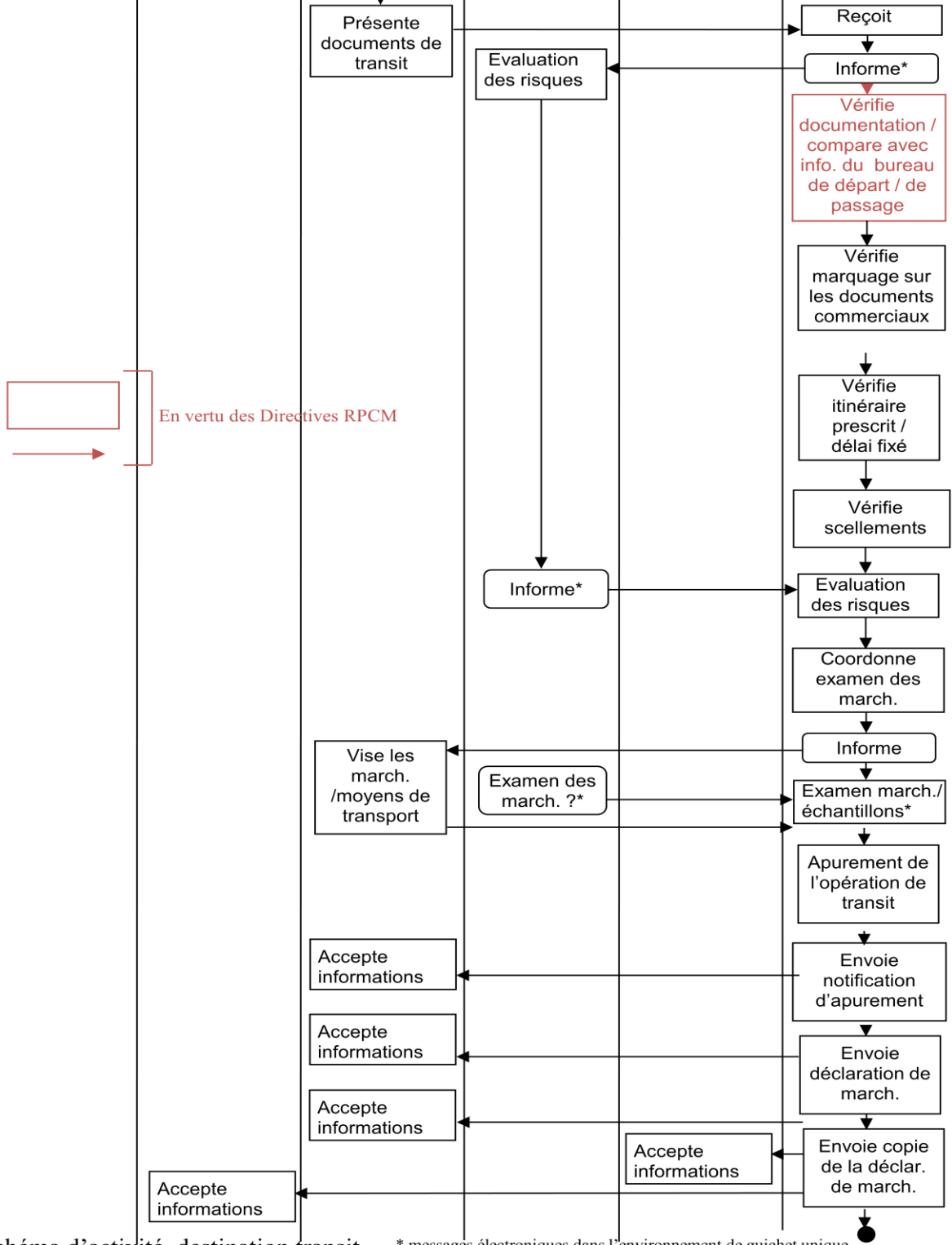


Schéma d'activité, destination transit

* messages électroniques dans l'environnement de guichet unique

Autorité
(douane de
départ)

Autorité
(bureau de
douane de
passage)

Agent /
Transporteur

Autorité (douane dest.)

Organismes chargés de la
réglementation aux frontières
Autorité (AOP)

Agent /
Transporteur

Client

Présente la
documentation
de transit

Réception@

Réception des
renseignements

*
Contrôle douanier

*
Vérifier march. et
prélever
échantillons

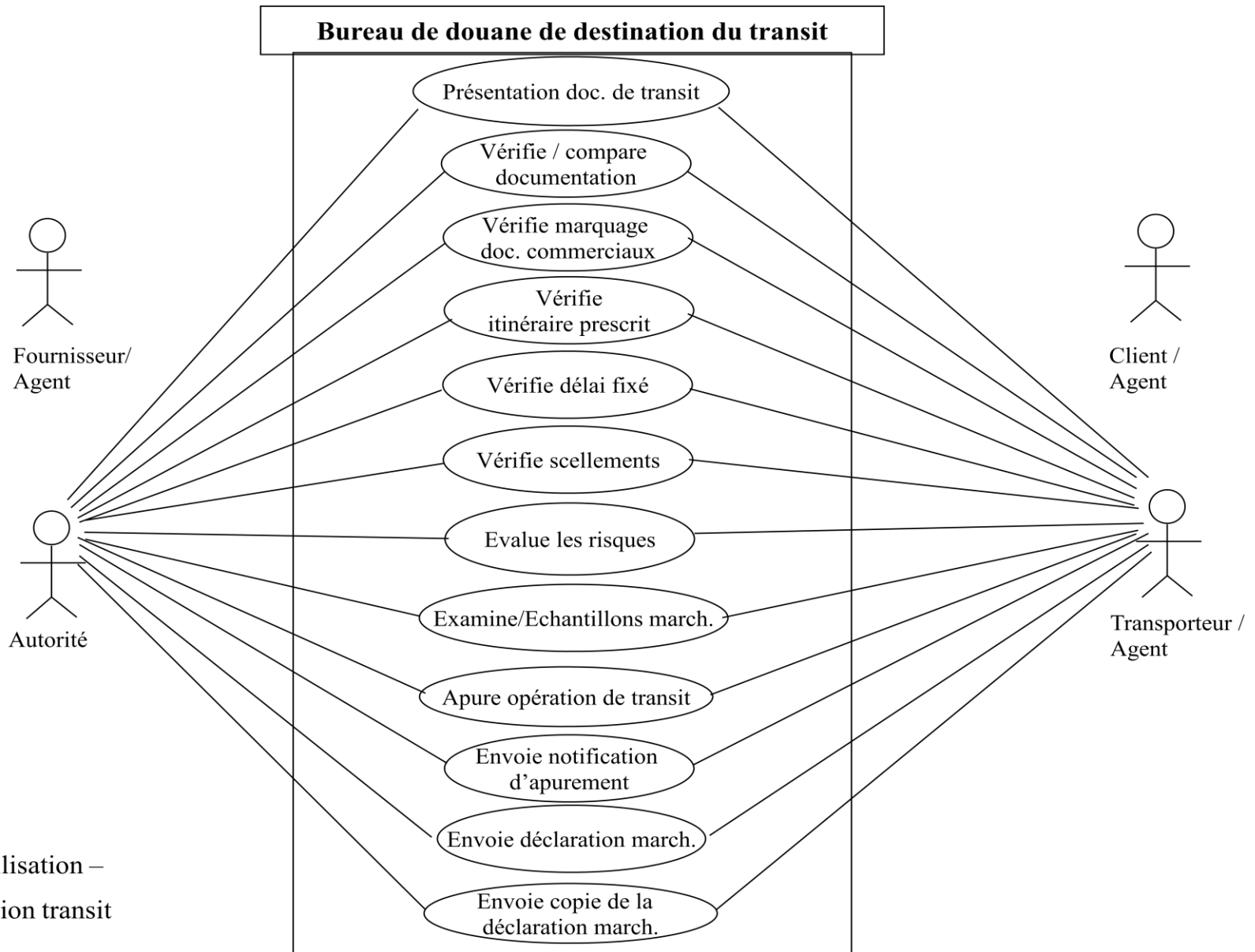
Avis@

*
Sur la base de la gestion du risque

@ messages électroniques dans l'environnement de guichet unique

Transit (destination)

Copyright © 2009 Organisation mondiale des douanes. Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation réservés pour tous pays. Toute demande concernant la traduction, la reproduction ou l'adaptation du présent document doit être adressée à copyright@wcoomd.org





WORLD CUSTOMS ORGANIZATION
ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES