

# RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère du budget, des comptes  
publics, de la fonction publique et de la  
réforme de l'État

NOR : BCRD 1028735C

## Circulaire du 10.11.2010

Mise en œuvre nationale de l'amendement « sûreté-sécurité »  
du code des douanes communautaire

Le système de contrôle des importations  
Import Control System (ICS)

**Le ministre du budget, des comptes publics, de la fonction publique et de la réforme de l'État,**

La présente circulaire administrative a pour objet de présenter aux opérateurs et aux services douaniers le nouveau système de contrôle des importations « Import Control System » (ICS) qui vise à sécuriser les flux de marchandises au moment de leur entrée dans le territoire douanier de l'Union Européenne.

### **Préambule**

Face aux menaces terroristes et plus particulièrement depuis les attentats du 11 septembre 2001 aux États Unis de nombreuses mesures, notamment américaines, visant à sécuriser les flux internationaux de marchandises (CSI, 100 % scanning...) ont été mises en œuvre.

Dans ce contexte, l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD) a préconisé une série de mesures importantes pour la circulation des marchandises, visant à sécuriser les échanges internationaux sans nuire à leur fluidité..

Il s'agit du cadre des normes « SAFE », dont les éléments clés sont les suivants :

- \_un jeu de données exigibles par voie électronique auprès de l'exportateur, du transporteur, du commissionnaire de transport et/ou de l'importateur ;
- \_le recours à une analyse de risque ;

- \_des contrôles de sûreté et de sécurité effectués au pays d'exportation avec des moyens intrusifs ;
- \_la mise en place d'un partenariat avec le commerce légitime et sûr qui bénéficie de contreparties en matière de formalités et de contrôles (opérateurs économiques agréés) ;
- \_une déclinaison au plan communautaire au travers de l'amendement « sûreté -sécurité » et du programme de douane électronique « *e-customs* ».

Le règlement (CE) n° 648/2005 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CE) n° 1875/2006 de la Commission dits « amendement sûreté » modifiant le code des douanes communautaire et ses dispositions d'application constituent la première mesure douanière prise en matière de sûreté/sécurité.

Ces règlements mettent en place un système de gestion commune des risques dans l'Union européenne, dans lequel les contrôles douaniers reposent sur une analyse de risque sûreté/sécurité utilisant des procédés informatiques.

Les données exigibles à des fins de sûreté et de sécurité, préalablement à l'entrée des marchandises dans le territoire douanier, font l'objet d'une nouvelle déclaration appelée déclaration sommaire d'entrée.

Pour des raisons d'harmonisation, notamment vis à vis des opérateurs qui peuvent être amenés à fournir ces données auprès de plusieurs États membres, le choix a été fait de conserver l'appellation communautaire, à savoir ENS. Cet acronyme sera utilisé tout au long de la présente circulaire.

Toutefois, compte tenu de l'environnement économique difficile et des retards informatiques pris par les administrations douanières et les opérateurs économiques, il a été décidé d'instaurer, au niveau communautaire, une période transitoire se traduisant par une entrée en vigueur de la réglementation en deux étapes :

- \_depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2009, les administrations douanières réalisent une analyse de risque à des fins de sûreté et de sécurité à l'importation sur la base des éléments à leur disposition (déclaration en douane ou déclaration sommaire actuellement utilisée) ;
- \_à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, les opérateurs devront transmettre au bureau de douane d'entrée, la déclaration sommaire d'entrée (ENS), préalablement à l'introduction des marchandises dans le territoire douanier de l'Union européenne. Les États membres devront communiquer entre eux les informations relatives aux éventuels risques identifiés préalablement à l'arrivée des marchandises.

Ces échanges permettront aux administrations douanières de prendre ou non la décision de faire contrôler les marchandises :

- \_au premier point d'entrée dans l'Union européenne ;
- \_ou dans l'État membre de destination finale.

La transmission des risques entre États membres s'effectuera *via* le réseau privé communautaire CCN.

Si cette partie du dispositif relève du domaine communautaire, en revanche, la transmission de la déclaration sommaire d'entrée (ENS) ainsi que l'analyse de risque elle-même relèvent des applications nationales .

Il en résulte que :

- \_chaque État membre dispose de son propre système informatique pour la réception de la déclaration sommaire d'entrée (27 applications nationales différentes) ;

—la déclaration devant être envoyée au premier point d'entrée de l'Union européenne, les opérateurs redevables de cette formalité doivent préalablement :

- déterminer l'État membre où sera envoyée la déclaration ENS ;
- prévoir le développement d'autant d'interfaces que de pays touchés.

En France, le système ICS se décline en deux télé-services :

—l'automate de sûreté (AS) traite la déclaration sommaire d'entrée (ENS) ;

—le télé-service Delta P (présentation en douane) traite la notification d'arrivée du moyen de transport.

Compte tenu des volumes de déclarations attendus, la transmission par mode EDI a été privilégiée.

Cependant, pour tenir compte des opérateurs ayant de faibles volumes, une interface DTI, permettant de déclarer *via* internet va être mise à la disposition des opérateurs au premier semestre 2011.

La présente circulaire est présentée en deux parties, sous forme de fiches afin d'en faciliter la lecture et la mise à jour.

Le 10 novembre 2010

Pour le ministre, et par délégation,  
le sous-directeur

*signé*

Jean-Michel THILLIER

## BASES REGLEMENTAIRES

Code des douanes communautaire (CDC) tel que modifié par le règlement (CE) n° 648/2005 dit « amendement sûreté-sécurité » du Parlement et du Conseil du 13 avril 2005 modifiant le règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaire (CDC).

Dispositions d'application du code des douanes communautaire (DAC) telles que modifiées par les règlements suivants :

- R(CE) n° 1875/2006 de la Commission du 18 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) n° 2454/93 fixant certaines dispositions d'application du code (DAC) modifié par :
- R(CE) n° 1192/2008 de la Commission du 17 novembre 2008 modifiant certaines annexes des DAC ;
- R(CE) n° 273/2009 de la Commission du 2 avril 2009 définissant la période transitoire (report des formalités pour les opérateurs au 1<sup>er</sup> janvier 2011) ;
- R(CE) n° 312/2009 de la Commission du 16 avril 2009, prévoyant le dispositif d'immatriculation EORI et modifiant notamment la définition du transporteur ;
- R(CE) n° 414/2009 de la Commission du 30 avril 2009 modifiant certaines annexes des DAC ;
- R(UE) n° 169/2010 de la Commission du 1<sup>er</sup> mars 2010 modifiant notamment certaines annexes des DAC ;
- R(UE) n° 177/2010 de la Commission du 2 mars 2010 traitant notamment du statut communautaire des marchandises ;
- R(UE) n° 197/2010 de la Commission du 9 mars 2010 modifiant le délai de traitement des demandes de statut OEA ;
- R(UE) n° 430/2010 de la Commission du 20 mai 2010 modifiant notamment les cas d'exemption de déclaration sommaire d'entrée (ENS).

## LISTE DES ABREVIATIONS

CDC	Code des Douanes Communautaire
DAC	Disposition d'application du Code des douanes communautaire
ENS	Déclaration sommaire d'entrée - ENtry Summary declaration
CCN/CSI	Common Communication Network/Common System Interface – Réseau de communication européen
MRN	Numéro de référence du mouvement - Mouvement Reference Number
DSDT	Déclaration sommaire de dépôt temporaire
EORI	Numéro d'enregistrement et identification des opérateurs économiques - Economic Operators Registration and Identification
OEA	Opérateur Économique Agréé
NSTI	Nouveau Système de Transit Informatisé
NSTI TIR	Nouveau Système de Transit Informatisé – Transport International Routier
DNL	Ne pas charger - Do Not Load
FROB	Fret restant à bord - Freight Remaining On Board
AS	Automate de Sûreté
DELT@ P	Delta présentation en douane
OMI	Organisation Maritime Internationale
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internatioonale
EDI	Échange de Données Informatisées
DTI	Direct Trader Interface (saisie des données par l'opérateur)

## DEFINITIONS

Sûreté (« <i>security</i> »)	Concerne les marchandises telles que les armes, explosifs, biens à double usage, produits biologiques, chimiques, radiologiques ou nucléaires ou les matières qui pourraient être utilisées pour la fabrication de bombes ou pour un usage en lien avec une activité terroriste ou criminelle organisée.
Sécurité (« <i>safety</i> »)	Fait référence aux menaces sérieuses à la santé, au bien-être des citoyens ou à l'environnement. Cette définition très large peut couvrir les marchandises soumises à contrôle vétérinaire, phytosanitaire ou de normes, les contrefaçons, les stupéfiants....
Bureau de douane d'entrée	Bureau de douane vers lequel les marchandises introduites sur le territoire douanier de la Communauté doivent être acheminées sans tarder et dans lequel elles sont soumises à une analyse de risque et éventuellement un contrôle douanier. Ce bureau est également un bureau de douane d'importation lorsque les marchandises sont présentées en douane.
Bureau de douane subséquent	C'est le bureau de douane intervenant dans le processus, à la suite du premier bureau d'entrée et où sont déchargées tout ou partie des marchandises. Dans ce schéma, le bureau de douane d'entrée et le bureau de douane subséquent sont situés dans deux États membres différents.
Bureau de douane suivant	C'est le bureau de douane intervenant dans le processus à la suite du 1 <sup>er</sup> bureau d'entrée et où sont déchargées tout ou une partie des marchandises. Dans ce schéma, le bureau de douane d'entrée et le bureau de douane suivant sont situés dans le même État membre.
Personne établie dans la Communauté	S'agissant d'une personne physique, toute personne qui a sa résidence normale dans la Communauté. S'agissant d'une personne morale, toute personne qui a dans la Communauté : _son siège statutaire ; _ou son administration centrale ; _ou un établissement stable.
Risque	La probabilité que survienne, en liaison avec l'entrée, la sortie, le transit, le transfert et la destination particulière des marchandises circulant entre le territoire douanier de la Communauté et des pays tiers et la présence de marchandises n'ayant pas le statut de marchandises communautaires, un événement qui : _empêche l'application correcte de dispositions communautaires ou

	<p>nationales ;</p> <p>–ou compromette les intérêts financiers de la Communauté et de ses États membres ;</p> <p>–ou constitue une menace pour la sûreté et la sécurité de la Communauté, pour la santé publique, pour l'environnement ou pour les consommateurs.</p>
Gestion des risques	La détermination systématique des risques et la mise en œuvre de toutes les mesures nécessaires pour limiter l'exposition aux risques.
Risque A	La décision de la douane du « non-chargement » (« <i>no load</i> ») de marchandises conteneurisées dans le cadre du transport maritime de longue distance.
Risque B	Un contrôle doit être opéré au bureau de douane d'entrée. Dans des cas exceptionnels, les marchandises peuvent être interdites de déchargement sur le territoire douanier de la Communauté.
Risque C	Le contrôle est transféré au port ou à l'aéroport de déchargement (bureau subséquent ou bureau suivant) à la demande du bureau de douane d'entrée. Le risque C s'applique lorsque les marchandises sont déchargées dans un État membre qui n'est pas l'État membre de première entrée de la Communauté.
Présentation en douane des marchandises	La communication aux autorités douanières, dans les formes requises, du fait de l'arrivée des marchandises au bureau de douane ou tout autre lieu désigné ou agréé par les autorités douanières.
Détournement	Le changement de bureau de douane d'entrée dans l'Union européenne lorsque celui-ci n'est pas mentionné dans l'ENS et que ce bureau n'est pas situé dans le même État membre.
Surveillance douanière	L'action menée au plan général par les autorités douanières en vue d'assurer le respect de la réglementation douanière et, le cas échéant, des autres dispositions applicables aux marchandises sous surveillance douanière.
Transbordement	Le transbordement qui n'est pas une destination douanière (au contraire de la réexportation) est une situation commerciale qui consiste à décharger des marchandises d'un navire ou d'un aéronef et à les recharger dans un délai raisonnable sur un autre navire ou aéronef.
Statut douanier	Le statut d'une marchandise comme marchandise communautaire ou non communautaire
Transporteur	La personne qui introduit les marchandises sur le territoire douanier de la Communauté ou prend en charge leur transport vers ce territoire. Toutefois, en cas de transport combiné, le transporteur est la personne qui exploite le moyen de transport qui, après son entrée sur le territoire douanier de la Communauté, circulera de lui-même en tant que moyen de transport actif.

	En cas de transport maritime ou aérien dans le cadre d'un accord de partage de navire, d'aéronef ou d'autres dispositions contractuelles, le transporteur est la personne qui a conclu un contrat et qui a émis un connaissement maritime ou une lettre de transport aérien pour le transport effectif des marchandises vers le territoire douanier de la Communauté.
Transport combiné	Transport de marchandises utilisant plusieurs modes de transport (par exemple route/mer/route).
Certificat OEA (S) « sécurité et sûreté »	Certificat délivré aux opérateurs économiques demandant à bénéficier des facilités en ce qui concerne les contrôles douaniers touchant à la sécurité et à la sûreté appliqués à l'entrée des marchandises sur le territoire douanier de la Communauté
Certificat OEA (F) « complet » ou « full »	Certificat délivré aux opérateurs économiques demandant à bénéficier des simplifications douanières et des facilités en ce qui concerne les contrôles douaniers touchant à la sécurité et à la sûreté appliqués à l'entrée des marchandises sur le territoire douanier de la Communauté
Territoire douanier de la Communauté	Il comprend le territoire : <ul style="list-style-type: none"> <li>_du Royaume de la Belgique ;</li> <li>_du Royaume du Danemark, à l'exception des Iles Féroé et du Groenland ;</li> <li>_de la République fédérale d'Allemagne à l'exception de l'Ile de Helgoland et du territoire de Büsingen ;</li> <li>_de la République hellénique ;</li> <li>_du Royaume d'Espagne, à l'exception de Ceuta et Melilla ;</li> <li>_de République française, à l'exception des territoires d'outre mer (TOM) et de Saint Pierre-et-Miquelon et de Mayotte ;</li> <li>_de l'Irlande ;</li> <li>_de la République italienne, à l'exception des communes de Livigno et Campione d'Italia ainsi que des eaux nationales du Lac de Lugano comprises entre la rive et la frontière politique de la zone située entre Ponte Tresa et Porto Ceresio ;</li> <li>_du Grand-Duché de Luxembourg ;</li> <li>_du Royaume des Pays-Bas en Europe ;</li> <li>_de la République d'Autriche ;</li> <li>_de la République portugaise ;</li> <li>_de la République de Finlande ;</li> <li>_du Royaume de Suède ;</li> <li>_du Royaume Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord ainsi que les Iles Anglo-normandes et l'île de Man ;</li> <li>_de la République tchèque ;</li> <li>_de la République d'Estonie ;</li> <li>_de la République de Chypre ;</li> <li>_de la République de Lettonie ;</li> <li>_de la République de Lituanie ;</li> <li>_de la République de Hongrie ;</li> </ul>



- \_de la République de Malte ;
- \_de la République de Pologne ;
- \_de la République de Slovénie ;
- \_de la République slovaque ;
- \_de la République de Bulgarie ;
- \_de la Roumanie
- \_de la Principauté de Monaco.

Sont inclus dans le territoire douanier de la Communauté, la mer territoriale, les eaux intérieures maritimes, et l'espace aérien des États membres et des territoires susmentionnés.

## SOMMAIRE GENERAL

### Table des matières

DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES ET FONCTIONNELLES.....	11
FICHE N° 1 : DISPOSITIONS GENERALES.....	11
FICHE N°2 : LA DECLARATION SOMMAIRE D'ENTREE (ENS).....	20
FICHE N°3 : LA FRANCE EST PREMIER POINT D'ENTREE DANS LE TERRITOIRE DOUANIER DE LA COMMUNAUTE.....	39
FICHE N°4 : LA FRANCE EST PAYS SUBSEQUENT.....	44
FICHE N°5 : LA NOTIFICATION D'ARRIVEE DU MOYEN DE TRANSPORT.....	46
FICHE N°6 : L'ARCHITECTURE TECHNIQUE « ICS ».....	50
PARTIE II : LES SCENARII FONCTIONNELS.....	53
FICHE N° 1 : TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL.....	53
FICHE N° 2 : TRANSPORT AERIEN.....	67
ANNEXE I : Liste des termes non acceptables des marchandises.....	75
ANNEXE II : Modèle de document sûreté/sécurité.....	77
ANNEXE III : Modèle de liste d'articles sûreté/sécurité (LDA).....	80
ANNEXE IV : Schémas ICS.....	83
ANNEXE V : Demande d'immatriculation EORI.....	86

**FICHE N° 1 : DISPOSITIONS GENERALES**

**1- Bases juridiques**

- \_Articles 36 *bis*, 36 *ter*, 36 *quater*, 37, 38 et 39 du CDC ;
- \_Articles 181 *ter*, 181 *quater*, 181 *quinquies*, 182, 183, 183 *bis*, 183 *ter*, 183 *quater*, 183 *quinquies*, 184, 184 *bis*, 184 *ter*, 184 *quater*, 184 *quinquies*, 184 *sexies*, 186 et 842 *bis* des DAC ;
- \_Annexe 30 *bis* des DAC ;
- \_Annexes 45 *decies* et 45 *undecies* des DAC.

**2- Principes**

Sauf cas d'exemptions, toutes les marchandises à bord d'un moyen de transport, y compris celles qui ne sont pas destinées à l'Union européenne, telles que les marchandises qui seront transbordées ou le fret restant à bord (FROB), doivent être déclarées à des fins de sûreté et de sécurité avant leur entrée sur le territoire douanier de la Communauté.

Ces marchandises sont couvertes par une déclaration sommaire d'entrée (ENS).

Cette déclaration sommaire doit être déposée par voie électronique au bureau de douane d'entrée de l'Union européenne qui :

- \_est chargé d'effectuer une analyse de risque ;
- \_et de prendre, à un stade précoce, les décisions relatives aux interventions à mener, en fonction du niveau de risque ou de danger déterminé.

Ce bureau demeure responsable de l'analyse de risque, même si les marchandises sont destinées à un autre bureau de douane ou un autre État membre.

Exemples :

Doivent faire l'objet d'une déclaration sommaire d'entrée (ENS) :

- \_les marchandises en provenance de pays tiers, déchargées à Roissy pour y être dédouanées (mise en libre pratique) ;
- \_les marchandises transportées en conteneurs par un navire entre Shanghai et le Havre puis acheminées du Havre à destination de la Suisse par la route (marchandises non destinées au marché communautaire) ;
- \_les marchandises transportées en conteneurs par un navire entre Tunis et Marseille puis chargées sur un autre navire à destination du Cameroun (marchandises transbordées) ;
- \_les marchandises restant à bord, même si le navire ou l'aéronef ne fait qu'une escale dans un port ou aéroport de l'Union Européenne pour l'avitaillement.

### **3- Cartographie française**

#### **a) Règles générales**

Pour la France, la réglementation « sûreté-sécurité » à l'importation s'applique pour toutes les marchandises tierces/non communautaires à l'entrée du territoire douanier.

Il est rappelé que les départements d'outremer (Guadeloupe, Martinique, Guyane et Réunion) font partie du territoire douanier ainsi que Monaco.

*A contrario*, ne font pas partie du territoire douanier les collectivités d'outremer (Polynésie française, Wallis et Futuna, Saint Pierre et Miquelon et Mayotte) ainsi que la Nouvelle-Calédonie.

#### **b) Exemples :**

– Une déclaration sommaire d'entrée (ENS) est obligatoire à l'arrivée en métropole pour une marchandise en provenance de Polynésie française ;

– Une déclaration sommaire d'entrée (ENS) est obligatoire à l'arrivée à la Réunion de marchandises en provenance de Mayotte.

*A contrario*

– Une déclaration sommaire d'entrée (ENS) n'est pas requise à l'entrée en Nouvelle-Calédonie pour une marchandise en provenance de la Métropole ou d'un autre État membre. En effet, la Nouvelle-Calédonie n'étant pas dans le territoire douanier, la réglementation communautaire n'y est pas applicable ;

– Une déclaration sommaire d'entrée (ENS) n'est pas requise à l'entrée à Mayotte pour une marchandise en provenance de la Réunion. En effet, Mayotte n'étant pas dans le territoire douanier, la réglementation communautaire n'y est pas applicable.

#### **c) Les points d'entrée français**

Compte tenu du type d'échanges, constituent les bureaux de douane d'entrée français :

– les ports maritimes métropolitains et « domiens » (Guadeloupe, Martinique, Guyane, Réunion) ;

– les ports fluviaux métropolitains (Mâcon, Chalons-sur-Saône, Valence,...) et « domiens » ;

– les aéroports internationaux métropolitains (Roissy, Orly, Marseille-Marignane, Lyon Saint-Exupéry, Bâle-Mulhouse....) et domiens (Guadeloupe, Martinique, Guyane, Réunion) ;

– les bureaux terrestres à la frontière guyanaise et à la frontière avec l'Andorre<sup>1</sup>.

La liste des bureaux de douane d'entrée est accessible sur le site internet : [www.douane.gouv.fr](http://www.douane.gouv.fr).

### **4- Le statut des marchandises**

En règle générale, les marchandises qui entrent dans le territoire douanier de la Communauté sont réputées marchandises non communautaires.

#### **a) Les marchandises non communautaires (article 4-8 du CDC)**

On entend par marchandises non communautaires les marchandises :

– qui n'ont pas été entièrement obtenues sur le territoire douanier de la Communauté ;

– ou qui sont importées de pays ou territoires ne faisant pas partie du territoire douanier de la

---

<sup>1</sup> La déclaration sommaire d'entrée sera exigé uniquement pour les marchandises des chapitre 1 à 24 du TARIF. Un accord similaire à la Suisse et à la Norvège est en cours de négociation.

Communauté et qui n'ont pas été mises en libre pratique dans la Communauté.

Toutefois, les marchandises communautaires dont le statut ne peut pas être prouvé au moyen du justificatif du caractère communautaire (T2L/T2LF), seront considérées comme non communautaires.

**b) Les marchandises communautaires (article 4-7 du CDC)**

On entend par marchandises communautaires, les marchandises :

- \_ entièrement obtenues sur le territoire douanier de la Communauté ;
- \_ ou importées de pays ou territoires ne faisant pas partie du territoire douanier de la Communauté et mises en libre pratique dans la Communauté ;
- \_ou obtenues sur le territoire douanier de la Communauté, soit à partir de marchandises visées au deuxième point exclusivement, soit à partir de marchandises visées aux premier et deuxième points.

**5- Cas d'exemption de l'ENS et de l'analyse de risque (articles 181 *quater* sous a), b), j) et k) et article 184 *quinquies* § 3 des DAC)**

Sont exemptées de la transmission de l'ENS et de l'analyse de risque sûreté/sécurité, les marchandises :

- \_qui ne font que transiter, sans interruption par les eaux territoriales ou l'espace aérien du territoire douanier ;
- \_ou dont le transport est assuré par des navires de lignes maritimes régulières dûment autorisées conformément à l'article 313 *ter* des DAC ;
- \_ou dont le transport est assuré par des navires et des aéronefs effectuant un trajet entre des ports ou des aéroports de la Communauté, sans escale dans un port ou un aéroport situé hors du territoire douanier de la Communauté.

Sont également exemptées de la transmission de l'ENS et de l'analyse de risque sûreté/sécurité,

- \_l'énergie électrique ;
- \_les marchandises entrant par canalisation ;
- \_les marchandises exonérées en vertu :
  - de la convention de Vienne sur les relations diplomatiques du 18 avril 1961 ;
  - de la convention de Vienne sur les relations consulaires du 24 avril 1963 ;
  - ou d'autres conventions consulaires ;
  - ou encore de la convention de New York du 16 décembre 1969 sur les missions spéciales.

**6- Cas d'exemption de l'ENS à titre général (article 181 *quater* sous c) à i) et sous l) à o) et article 184 *quinquies* § 3 des DAC)**

**a) La déclaration sommaire d'entrée (ENS) n'est pas requise pour :**

- \_les lettres, cartes postales et imprimés y compris sur support électronique ;
- \_les marchandises circulant sous le couvert des règles de l'Union Postale Universelle (UPU);
- \_les marchandises couvertes par une déclaration en douane effectuée par tout acte conformément aux articles 230, 232 et 233 des DAC, à l'exception des palettes, des conteneurs et des moyens de transport routier, ferroviaire, aérien, maritime et fluvial utilisés dans le cadre d'un contrat de transport ;

- \_les marchandises contenues dans les bagages personnels des voyageurs ;
- \_les marchandises pour lesquelles une déclaration en douane verbale est faite conformément aux articles 225 et 227 et à l'article 229, § 1 des DAC, à l'exception des palettes, des conteneurs et des moyens de transport routier, ferroviaire, aérien , maritime et fluvial utilisés dans le cadre d'un contrat de transport ;
- \_les marchandises couvertes par des carnets ATA et CPD (carnet de passage en douane) ;
- \_les marchandises circulant sous le couvert du formulaire 302 prévu par la convention entre les États parties au traité de l'Atlantique Nord (OTAN) sur le statut de leurs forces, signée à Londres le 19 juin 1951 ;
- \_les armements ou équipements militaires introduits sur le territoire douanier de la Communauté par les autorités chargées de la défense militaire d'un État membre, dans le cadre d'un transport militaire ou d'un transport effectué exclusivement pour les autorités militaires ;
- \_les marchandises suivantes introduites sur le territoire douanier de la Communauté en provenance directe de plateformes de forage ou de production exploitées par une personne établie sur le territoire douanier de la Communauté :
  - les marchandises qui ont été incorporées à ces plateformes aux fins de leur construction, réparation, entretien ou conversion ;
  - les marchandises qui ont été utilisées pour équiper ces plateformes ;
  - les produits d'avitaillement utilisés ou consommés sur ces plateformes ;
  - les déchets non dangereux produits sur ces plateformes.
- \_les marchandises qui se trouvent dans un lot dont la valeur intrinsèque n'excède pas 22 euros (envois de valeur négligeable – EVN) ;
- \_les marchandises acheminées à partir de territoire faisant partie du territoire douanier de la Communauté dans lesquelles la directive 2006/112/CE du Conseil ou la directive 2008/118/CE du Conseil (directives TVA et accises) ne s'appliquent pas, ainsi que les marchandises acheminées à partir de l'île de Helgoland, de la République de Saint Marin et de l'État de la Cité du Vatican à destination du territoire douanier de la Communauté.

Une analyse de risques est effectuée au moment de la présentation en douane des marchandises sur la base, lorsqu'elle est disponible, de la déclaration sommaire de dépôt temporaire (DSDT) ou de la déclaration en douane les couvrant.

#### ***b) Cas particulier des relations DOM-Métropole ou DOM-DOM***

Les échanges de marchandises à partir des DOM à destination de la Métropole ou entre DOM sont exemptés de déclaration sommaire d'entrée (ENS). Les échanges de marchandises à partir d'un DOM vers un second DOM sont également exemptés de déclaration sommaire d'entrée (ENS).

### **7- Cas particuliers d'exemption d'ENS (articles 181 sous e) et g) des DAC)**

#### ***a) Les provisions de bord en maritime***

Dans le cadre du transport maritime, les provisions de bord ne doivent pas faire l'objet d'une déclaration sommaire d'entrée (ENS) lorsque celles-ci sont déclarées sur le document OMI FAL 3 (déclaration des provisions de bord).

### ***b) Le traitement des conteneurs vides***

Les conteneurs vides appartenant aux compagnies maritimes sont, dans la grande majorité des cas, agréés au régime de la libre-circulation et bénéficient de l'exemption de l'ENS. Cependant, ils devront être mentionnés dans la notification d'arrivée du moyen de transport au titre de la présentation en douane (conteneurs à décharger).

En revanche, les conteneurs vides appartenant aux chargeurs (« *shipper owned containers* ») pour lesquels les compagnies maritimes émettent des connaissements maritimes, des manifestes et des factures de fret, ne sont pas dispensés de la formalité ENS. En effet, ces conteneurs sont considérés comme des marchandises.

## **8- Numéro EORI (articles 4 *duodecies* à 4 *unvicies* des DAC)**

### ***a) Rappel des obligations réglementaires***

Toute personne qui dépose une déclaration sommaire d'entrée (ENS) ou qui demande un détournement doit disposer d'un numéro EORI, qui peut être attribué par la France ou par un autre État membre. Cette personne ne peut se voir attribuer qu'un seul numéro EORI à utiliser pour toutes les communications avec les autorités douanières de la Communauté.

Les opérateurs économiques communautaires, non établis en France, doivent toujours être enregistrés dans l'État membre dans lequel ils sont établis, même si la première opération douanière a lieu dans un autre État membre que celui d'établissement.

Les opérateurs économiques tiers, s'ils ne sont pas déjà immatriculés, doivent être enregistrés auprès de l'État membre où ils effectuent leur première transmission de déclaration sommaire d'entrée.

*A contrario*, un opérateur de transport qui n'exerce pas d'activité couverte par la législation douanière dans un quelconque État membre et qui transporte uniquement des marchandises en libre pratique sur le territoire douanier de la Communauté n'est pas tenu de disposer d'un numéro EORI.

#### Exemple :

Un transporteur maritime bénéficiant d'un agrément de ligne maritime régulière pour un navire ne transportant que des marchandises communautaires n'est pas tenu de disposer d'un numéro EORI.

### ***b) L'attribution du numéro EORI en France***

#### *—Les opérateurs économiques français*

Pour les opérateurs économiques français exerçant une activité douanière, le numéro EORI est attribué au niveau de l'établissement (SIRET)<sup>2</sup> sauf pour les opérateurs économiques disposant d'un certificat d'opérateur économique agréé (OEA) qui se voient attribuer un numéro EORI au niveau SIREN.

Une entreprise pouvant avoir plusieurs établissements, elle aura autant de numéros EORI que d'établissements.

La demande doit être déposée auprès des pôles d'action économique (PAE) des directions régionales des douanes territorialement compétentes pour le lieu géographique de l'entreprise (unité de production).

Le formulaire de demande (CERFA 13930\*01) est accessible sur le portail ministériel.

---

<sup>2</sup> C'est à dire au niveau de l'unité de production géographiquement individualisée mais juridiquement dépendante de l'entreprise.

(<http://www.bercy.gouv.fr/formulaires/douane/13930.pdf>). Ce formulaire figure en annexe n°5 de la présente circulaire.

*—Les opérateurs économiques tiers*

Lorsqu'un opérateur tiers souhaite obtenir un numéro EORI en France, et à la condition qu'il ne soit pas déjà immatriculé dans un autre État membre, il a deux possibilités.

S'il connaît le lieu où va s'effectuer sa première opération, il devra s'adresser au pôle d'action Économique (PAE) de la direction régionale des douanes territorialement compétente.

**Exemple** : cas d'un transporteur turc souhaitant faire sa première opération à Toulon ; dans ce cas, il devra déposer sa demande d'immatriculation EORI auprès de la direction régionale de Provence, territorialement compétente pour Toulon.

S'il ne connaît pas le lieu où va s'effectuer sa première opération, mais qu'il souhaite au préalable s'enregistrer, l'opérateur devra se rapprocher de la direction générale - bureau E3 - *via* la boîte fonctionnelle du service ([dg-e3@douane.finances.gouv.fr](mailto:dg-e3@douane.finances.gouv.fr)).

*—Les opérateurs économiques communautaires*

Le principe reposant sur l'immatriculation dans l'État membre d'établissement, ces opérateurs ne feront pas l'objet d'immatriculation en France.

## **9- Les échanges entre les pays de l'Union européenne et la Suisse<sup>3</sup> et la Norvège**

### ***a) Les principes des accords UE-Suisse et UE-Norvège***

Suite au nouveau dispositif sécuritaire mis en œuvre au niveau communautaire, les accords liant ces deux pays avec la Communauté ont fait l'objet d'aménagements pour atténuer les impacts de cette nouvelle réglementation.

En effet, en renforçant les aspects liés à la sécurité des marchandises à l'entrée et à la sortie de l'Union européenne, ce nouveau dispositif a des répercussions sur les flux entre les pays tiers et les pays membres de l'Union européenne.

Compte tenu de la position stratégique de la Suisse et de la Norvège dans les échanges entre le nord et le sud de l'Europe, il a été décidé, au niveau communautaire, de prévoir une exonération des obligations résultant du dispositif ICS.

En contrepartie, ces pays se sont engagés à reprendre dans leur législation des éléments de l'acquis communautaire relatifs aux formalités à accomplir par les opérateurs et les autorités douanières, afin de garantir un degré de sécurité équivalent.

En pratique, les marchandises suisses exportées vers la France sont exonérées des obligations sécuritaires à l'importation, que les formalités d'importation aient lieu :

- dans un bureau de douane de la frontière franco-suisse ;
- ou à l'intérieur du territoire français ; dans ce cas, les marchandises circulent sous couvert d'une déclaration de transit (NSTI - T1) jusqu'au bureau de destination.

L'accord avec la Suisse, y compris le Liechtenstein, étend le champ d'application de l'accord de 1990 aux mesures douanières de sécurité en y ajoutant un nouveau chapitre III<sup>4</sup> relatif aux mesures douanières de sécurité.

<sup>3</sup> JOUE n° L199 du 31 juillet 2009

<sup>4</sup> L'accord avec la Suisse comme le précédent accord de 1990 étend ses effets à la Principauté de Liechtenstein. Les dispositions vétérinaires et phytosanitaires qui figuraient aux articles 5 et 6 de l'accord de 1990 n'ont pas été reprises dans cet accord. Elle sont désormais régies par l'accord du 21 juin 1999 entre la CE et la Confédération suisse relatif aux échanges de produits PAC. Les contrôles vétérinaires sont supprimés depuis le 1er janvier 2009 (décision n°1/2008 du Comité mixte vétérinaire CE/Suisse).



De la même manière pour la Norvège, l'annexe de la décision n° 76/2009 du 30 juin 2009 modifie les protocoles 10 et 37 de l'accord sur l'espace économique européen (EEE) en ajoutant un chapitre II *bis* intitulé « mesures douanières de sécurité ».

**b) Les principes généraux**

- La Suisse et la Norvège d'une part, et les pays de l'Union européenne d'autre part, mettent en place les mesures douanières de sécurité prévues par l'accord, de manière équivalente vis à vis des pays tiers ;
- En revanche, ils n'ont pas de mesures douanières de sécurité entre eux<sup>5</sup> ;
- Un comité mixte est chargé de définir les modalités de mise en œuvre du chapitre relatif aux mesures douanières de sécurité et de vérifier le respect de ces dispositions ainsi que des annexes de l'accord ; il est chargé du règlement des différends ;
- La protection du secret professionnel et des données personnelles est assurée en application des lois nationales applicables.

**c) Les dispositions relatives aux déclarations préalables à l'entrée des marchandises**

- Les marchandises non communautaires entrant dans le territoire douanier des États parties à l'accord font l'objet d'une déclaration sommaire anticipée d'entrée à des fins de sécurité ;
- Le dépôt de la déclaration sommaire d'entrée ne sera obligatoire qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011<sup>6</sup> ;
- Dans l'attente, l'analyse de risque en matière de sécurité est effectuée par les autorités douanières lors de la présentation en douane des marchandises à l'arrivée ou à la sortie, sur la base des déclarations en douane couvrant lesdites marchandises, ou sur toute autre information à leur disposition.

**d) Les dispositions relatives aux opérateurs économiques agréés (OEA)**

Les États parties à l'accord ont la possibilité d'accorder le statut d'opérateur économique agréé (OEA) en matière de sécurité à tout opérateur économique établi sur leur territoire douanier.

Les modalités de mise en œuvre et d'octroi du statut sont prévues dans l'accord, qui reprend le dispositif communautaire.

A ce stade, bien que les statuts aient été mis en œuvre dans ces deux pays, aucun accord formel de reconnaissance mutuelle entre l'Union européenne et ces pays n'a été signé.

**e) Les dispositions relatives aux contrôles douaniers de sécurité et de gestion des risques en matière de sécurité**

- Les contrôles douaniers de sécurité reposent sur une analyse des risques utilisant des procédés informatiques ;
- Le cadre de gestion des risques, les critères de risques, ainsi que les domaines de contrôle douanier prioritaires en matière de sécurité sont définis par chaque État partie à l'accord ;
- Les États parties à l'accord reconnaissent l'équivalence de leurs systèmes de gestion des risques en matière de sécurité (cf. article 189 des DAC) ;
- Un mécanisme de coopération est établi entre les États parties à l'accord pour la mise en œuvre du dispositif d'analyse de risque.

L'accord CE – Suisse et la décision relative à la Norvège sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2009.

---

<sup>5</sup> Article 9 de l'accord UE-Suisse – Article 9 *ter* de la décision Norvège

<sup>6</sup> Mise en œuvre d'une période transitoire au même titre qu'entre les États membres de l'Union Européenne et les pays tiers en application du R(CE) n° 273/2009 du 2 avril 2009 modifiant l'amendement sécurité.

### ***f) Cas particuliers des aéroports de Bâle-Mulhouse et Genève-Cointrin***

Les aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève-Cointrin, points d'entrée par la voie aérienne, sont, entre autres, concernés par ces nouvelles formalités, le premier étant situé sur le territoire national français et le deuxième sur le territoire national suisse.

Par conséquent, compte tenu des situations géographiques de chacun des deux aéroports, il a été décidé conjointement par les deux administrations que :

- \_à Bâle-Mulhouse, les autorités douanières françaises feront les contrôles sûreté-sécurité pour tous les flux, qu'ils soient à destination de la France, de la Suisse ou d'autres États membres ;
- \_alors que les autorités douanières suisses feront ces mêmes contrôles à Genève-Cointrin.

Pour ce faire :

- \_les déclarations sommaires sûreté-sécurité couvrant les marchandises destinées à Bâle-Mulhouse seront transmises par voie électronique dans le système français ;
- \_et celles destinées à Genève-Cointrin dans le système suisse.

Des informations complémentaires sont disponibles sur les sites internet :

- \_de la douane suisse : [www.ezv.admin.ch](http://www.ezv.admin.ch);
- \_de la douane française : [www.douane.gouv.fr](http://www.douane.gouv.fr)

### **10- Les échanges avec les DOM (et vice versa)**

Les expéditions entre la Métropole, les Etats membres et les DOM (et vice versa) sans emprunt d'un pays tiers, font partie du territoire douanier de la Communauté et donc ne donnent pas lieu à dépôt d'une déclaration sommaire d'entrée (ENS).

*A contrario*, dans le cas d'une expédition de marchandises au départ d'un DOM à destination de la métropole ou d'un Etat membre, avec une escale dans un pays tiers où des marchandises tierces sont chargées, les marchandises tierces doivent faire l'objet d'un ENS à l'entrée en métropole.

Exemples :

- \_Cas de marchandises transportées par un aéronef effectuant un vol Roissy – Pointe à Pitre sans escale dans un aéroport tiers : ces marchandises ne font pas l'objet d'ENS l'arrivée en Guadeloupe ;
- \_Cas de marchandises transportées sur un navire effectuant un trajet Marseille - Pointe à Pitre sans escale dans un port tiers, elles ne font pas l'objet d'ENS.

*A contrario :*

- \_Cas d'un transport entre Le Port à la Réunion à destination du Havre avec une escale à Maurice où des marchandises tierces sont chargées :
  - un ENS doit être déposé au Havre pour les marchandises chargées à Maurice ;
  - les marchandises réunionnaises justifient de leur caractère communautaire grâce au T2LF et ne font pas l'objet d'un ENS.

## **11- Cas particulier du transport maritime ou aérien** (articles 184 *sexies* des DAC).

Lorsqu'un navire ou un aéronef est appelé à faire escale dans plusieurs ports ou aéroports sur le territoire douanier de la Communauté, une déclaration sommaire d'entrée (ENS) est déposée dans le premier port ou aéroport d'entrée communautaire pour toutes les marchandises transportées.

Les autorités douanières du premier port ou aéroport d'entrée procèdent à l'analyse de risque pour garantir la sécurité et la sûreté de toutes les marchandises transportées.

Lorsqu'un risque est identifié, les autorités douanières de l'État membre d'entrée décident, en fonction du niveau de la menace :

- \_soit, dans le cas d'envois considérés comme représentant une menace d'une telle gravité qu'une intervention immédiate est nécessaire, de prendre les mesures d'interdiction ;
- \_soit de transmettre les résultats de l'analyse de risque au(x) bureau(x) de douane subséquent(s), ports ou aéroports de déchargement.

### Exemples :

- \_Cas de marchandises acheminées par la voie aérienne entre Johannesburg et Orléans *via* Schipol : la déclaration sommaire d'entrée (ENS) est envoyée au système néerlandais ;
- \_Cas d'un transport de pâte à papier par voie maritime en provenance du Japon, avec déchargement à Anvers, puis à Boulogne sur Mer : la déclaration sommaire d'entrée (ENS) est envoyée au système belge.

## FICHE N°2 : LA DECLARATION SOMMAIRE D'ENTREE (ENS)

### 1- Une déclaration déposée par voie électronique

#### *a) Principe général*

Avant l'introduction des marchandises sur le territoire douanier français (ports ou aéroports internationaux, bureaux terrestres guyanais) ou avant le chargement de cargaisons conteneurisées dans le cadre du transport de longue distance lorsque le navire touche en premier la France, la déclaration sommaire d'entrée (ENS) doit être transmise par voie électronique, en vue de l'attribution d'un niveau de risque.

Pour la mise en œuvre de cette nouvelle déclaration, la douane française met à disposition des opérateurs un nouveau télé-service appelé « automate de sûreté » ou « AS ».

Il est rappelé que, même si les marchandises importées sont destinées au territoire national, si le point d'entrée n'est pas situé en France, la déclaration sommaire d'entrée (ENS) doit être transmise au système national du point d'entrée communautaire.

#### *b) Cas exceptionnel : déclaration sommaire d'entrée sur support papier (article 183 § 2 des DAC)*

La déclaration sommaire d'entrée peut être établie sur support papier ou toute autre procédure lorsque :

- \_le système français (AS) ne fonctionne pas ;
- \_ou l'application informatique de la personne procédant au dépôt de la déclaration sommaire d'entrée (ENS) ou de son prestataire ne fonctionne pas.

Le modèle de document sûreté-sécurité figure aux annexes n° 2 et 3 de la présente circulaire.

La déclaration sommaire d'entrée sous format papier peut constituer l'un des supports de la procédure de secours en cas de dysfonctionnement des systèmes informatiques.

Pour autant les modalités de la procédure de secours n'étant pas encore stabilisée au niveau communautaire, sa mise en œuvre nationale fera l'objet d'une parution ultérieure.

#### *c) Cas d'utilisation de la déclaration de transit comme déclaration sommaire d'entrée (article 183 bis des DAC)*

Lorsque les marchandises ont été placées sous un régime de transit hors du territoire douanier de la Communauté (TIR, par exemple), au point d'entrée, la déclaration de transit peut être utilisée comme déclaration sommaire d'entrée (ENS) à condition que

- \_la déclaration de transit contienne les données sûreté/sécurité ;
- \_et soit transmise par voie électronique préalablement à l'arrivée des marchandises sur le territoire douanier de la Communauté, à des fins de sûreté et sécurité.

Ces deux conditions sont cumulatives.

En France, ce dispositif sera mis en œuvre courant 2011. La date effective sera précisée ultérieurement par les moyens de communication habituels (site internet – prodouane).-

#### Exemple :

- \_Cas de marchandises turques acheminées par camion chargé sur un ferry entre la Turquie et Toulon – les marchandises ont été placées sous procédure de transit TIR au départ d'Istanbul :

- la déclaration de transit NSTI-TIR devra être transmise au moins 2 heures avant l'arrivée des marchandises à Toulon, en remplacement de l'ENS, à des fins de sûreté-sécurité.

## **2- Le responsable du dépôt de l'ENS** (article 36 *ter* § 3 et 4 du CDC et articles 183 *ter*, *quater* et *quinquies* des DAC)

### **a) Principes généraux**

L'ENS est déposée par la personne :

- \_qui introduit les marchandises sur le territoire douanier de la Communauté ;
- \_ou prend en charge leur transport vers l'Union européenne.

Il s'agit du transporteur (cf partie « définitions »).

Nonobstant, l'obligation qui incombe au transporteur, l'ENS peut aussi être déposée par :

- \_le représentant du transporteur ;
- \_toute personne en mesure de présenter ou faire présenter les marchandises à la douane ou par son représentant ;
- \_l'importateur ou son représentant.

Si l'ENS est déposée par une autre personne que le transporteur du moyen de transport actif, ce dernier n'est pas dégagé de la responsabilité de s'assurer que toutes les marchandises qu'il transporte sont couvertes par un ENS.

En effet, le transporteur ou son représentant, au moment de l'arrivée du moyen de transport dans le territoire douanier de l'Union européenne, devra effectuer une notification d'arrivée couvrant toutes les expéditions à bord du moyen de transport.

### **b) La responsabilité des données** (articles 183 § 1<sup>er</sup> et 199 § 1<sup>er</sup> des DAC)

Il est rappelé que :

- \_quelle que soit la personne qui dépose l'ENS, celle-ci est responsable vis à vis des autorités douanières des données qu'elle transmet, qu'elle soit à l'origine des données ou qu'elle les ait collectées.

### **c) Cas particulier : partage de navire ou d'aéronef** (article 183 *quater* des DAC)

Dans les cas de partages de navire ou d'aéronef, le transporteur doit s'entendre avec la personne qui a conclu un contrat de transport et qui a émis le connaissement maritime (« *bill of lading* » - BL) ou la lettre de transport aérien (LTA mère - MAWB) pour le transport effectif des marchandises vers le territoire douanier de la Communauté.

En conséquence, si l'ENS est déposée par une autre personne que le transporteur du moyen de transport actif, ce dépôt ne peut se faire qu'avec la connaissance et le consentement de ce dernier<sup>7</sup>.

Dès lors, il est recommandé que le transporteur et la personne qui va déposer l'ENS concluent un contrat de droit privé entre eux.

En effet, sauf preuve du contraire, la douane considère que le transporteur a donné son consentement pour que l'ENS soit déposée par une autre personne.

---

<sup>7</sup> Article 183 § 7 des DAC et lignes directrices : « lorsqu'une déclaration sommaire est déposée par la personne visée à l'article 36 *ter* §4, les autorités douanières peuvent supposer, sauf preuve du contraire, que le transporteur a donné son consentement dans le cadre d'un accord contractuel et qu'il a eu connaissance du dépôt de cette déclaration »

**d) Cas particulier : transport combiné (article 183 ter des DAC)**

Il s'agit du cas où un moyen de transport actif entrant dans le territoire douanier de la Communauté sert uniquement à transporter un autre moyen de transport qui, après son entrée sur le territoire douanier de la Communauté, circulera de lui-même en tant que moyen de transport actif.

Dans ce cas, l'exploitant de cet autre moyen de transport doit déposer la déclaration sommaire d'entrée ENS en appliquant le délai correspondant au moyen de transport actif entrant sur ledit territoire.

Exemple :

Cas d'un ferry transportant un véhicule routier accompagné de sa remorque ou semi-remorque :

- \_le transporteur routier ou son représentant est le responsable du dépôt de l'ENS ;
- \_il doit transmettre l'ENS au moins 2 heures avant l'arrivée du ferry au port d'entrée.

**d) L'opérateur économique agréé (OEA)**

L'indicateur de « circonstances spécifiques » doit être renseigné et l'opérateur OEA (S) ou (F) bénéficie alors des avantages suivants :

- \_un nombre minimum de données à fournir (*cf.* le point 5.4 ci-après)
- \_la connaissance, avant l'arrivée du moyen de transport dans le territoire douanier de l'Union européenne, des contrôles douaniers qui seront réalisés ;
- \_une priorité au moment du contrôle ;
- \_la possibilité de choisir le lieu où sa marchandise sera contrôlée, sauf en cas de risque sûreté-sécurité avéré ; dans ce cas, le service des douanes a la possibilité d'imposer le lieu de contrôle afin que toutes les mesures qu'il juge utiles soient prises dans les meilleures conditions.

*Nota bene :*

Les OEA « simplifications douanières » ne bénéficient pas de facilités en matière de sûreté-sécurité.

**3- Les délais de dépôt de l'ENS (articles 184 bis et 184 ter des DAC)**

Le déposant de l'ENS doit respecter les délais figurant dans le tableau ci-dessous, qui varient en fonction :

- \_des modes de transport (maritime, aérien, routier et ferroviaire) ;
- \_de la durée du transport ;
- \_et, dans certains cas, de la nature des marchandises transportées.

<i>Mode de transport</i>	<i>Type de transport</i>	<i>Délai de transmission de l'ENS</i>
	Conteneurs de longue distance	24 heures avant le chargement des conteneurs sur le navire à destination de l'Union européenne

<b>Mode de transport</b>	<b>Type de transport</b>	<b>Délai de transmission de l'ENS</b>
Transport maritime	Cargaison vrac ou fractionnées (hors transport maritime à courte distance)	Au moins 4 heures avant l'arrivée au premier port situé sur le territoire douanier de la Communauté
Transport maritime à courte distance « <i>short sea</i> » Tous types de navires	Mouvements entre : _le Groenland, les Iles Féroé, Ceuta et Melilla, la Norvège, l'Islande ou les ports de la Mer Baltique, de la Mer du Nord, de la Mer noire ou de la Méditerranée, tous les ports du Maroc _et le territoire douanier de la Communauté	Au moins 2 heures avant l'arrivée du navire au premier port situé sur le territoire douanier de la Communauté
Transport maritime à courte distance « <i>short sea</i> » Tous types de navires	Mouvements entre : _un territoire situé hors du territoire douanier de la Communauté _et les départements d'Outre mer, les Açores, Madère et les Iles Canaries, _lorsque la durée de voyage est inférieure à 24 heures	Au moins 2 heures avant l'arrivée du navire au premier port situé sur le territoire douanier de la Communauté
Transport combiné (camion/ferry)		Au moins 2 heures avant l'arrivée du navire au premier port situé sur le territoire douanier de la Communauté
Aérien	Vol court courrier (durée du vol inférieure à 4 heures)	Au plus tard au moment du décollage effectif de l'aéronef
	Vol long courrier	Au moins 4 heures avant l'arrivée au premier aéroport situé sur le territoire douanier de la Communauté
Ferroviaire Fluvial		Au moins 2 heures avant l'arrivée au bureau de douane d'entrée dans le territoire douanier de la Communauté
Routier		Au moins 1 heure avant l'arrivée au bureau de douane d'entrée dans le territoire douanier de la Communauté

Les délais susmentionnés ne s'appliquent pas dans les cas suivants :

- \_lorsque des accords internationaux conclus entre la Communauté et les pays tiers prévoient la reconnaissance des contrôles de sécurité visés à l'article 181 *quinquies* des DAC ;
- \_lorsque des accords internationaux conclus entre la Communauté et des pays tiers exigent l'échange de données des déclarations dans les délais différents de ceux cités ci-dessus.

#### **4 -Les données de l'ENS (article 183 et annexe 30 bis des DAC)**

##### ***a) Remarques générales sur la qualité des données transmises***

Le contenu de l'ENS varie en fonction :

- \_du mode de transport (maritime, fluvial, route, fer) ;
- \_du type de flux ;
- \_et du statut de la personne (OEA ou pas).

Par ailleurs, si la liste contient des données obligatoires, facultatives ou conditionnelles (fournies si connues), l'attention doit être attirée sur les points suivants.

L'objectif de la réglementation « sûreté-sécurité » est double :

- \_assurer un niveau de protection suffisant du territoire douanier communautaire, par la mise en œuvre par les services douaniers d'une analyse de risque adaptée ;
- \_tout en assurant la fluidité des échanges aux points d'entrée.

Dès lors, la qualité des données transmises au niveau de l'ENS est un élément fondamental du dispositif.

En conséquence, il est recommandé aux opérateurs de fournir des données anticipées les plus précises possibles, comme le SH 4 (voire le SH 6) au niveau de la désignation des marchandises, afin de prévenir tout risque d'immobilisation des marchandises dans les points d'entrée de la Communauté.

##### ***b) La composition de l'ENS***

Quel que soit le type de transport, la déclaration sommaire d'entrée ENS comprend trois types de données :

- \_les données fournies au niveau de l'article (codifiées X dans la 2<sup>ème</sup> colonne des tableaux ci-dessous) ;
- \_les données fournies au niveau générique ou en-tête (codifiées Y dans la 2<sup>ème</sup> colonne des tableaux ci-dessous) ;
- \_les données fournies au niveau du moyen de transport (codifiées Z dans la 2<sup>ème</sup> colonne des tableaux ci-dessous).

La combinaison X/Y signifie que les données concernées peuvent être demandées à deux niveaux : au niveau générique et au niveau de l'article.

Il est précisé que les données doivent être fournies en alphabet latin (langue française ou anglaise).

##### ***c) Liste des données exigées pour le transport par voies maritime, fluviale et aérienne***



<i>Données</i>	<i>Symbole</i>	<i>Notice explicative</i>	<i>Commentaires</i>
<b>1- Au niveau du moyen de transport</b>			
Transporteur	Z	Partie qui transporte les marchandises à l'entrée dans le territoire douanier.	Cette donnée doit être fournie lorsqu'il s'agit d'une personne différente de celle déposant l'ENS. Elle n'est pas nécessaire lorsqu'elle est déduite automatiquement et sans équivoque des autres données de l'opérateur. Indiquer ici le n° EORI
Identité et nationalité du moyen de transport actif franchissant la frontière	Z	En transport maritime et fluvial, il s'agit : - du n° d'identification OMI du navire ; - ou le n° européen unique d'identification du navire (ENI)	Code à 7 caractères numériques En transport aérien, aucune information ne doit être fournie.
Numéro de référence du transport	Z	Identification du trajet du moyen de transport	Code à 8 caractères alphanumériques N° du vol, N° du voyage. En aérien, en cas de partage d'aéronef, indiquer les n° de vols des partenaires à cet accord
Code du premier lieu d'arrivée	Z	Identification du premier lieu d'arrivée sur le territoire douanier. Il peut s'agir d'un port, d'un aéroport et d'un poste frontière	Cette rubrique est remplie en format texte
Date et heure d'arrivée au premier lieu d'arrivée sur le territoire douanier	Z	Code à 12 chiffres (AAMMJJHHMM). L'heure locale au premier lieu d'arrivée doit être indiquée	Date prévisionnelle, donnée codifiée AA : année MM : mois JJ : jour HH : heure MM : minutes
Mode de transport à la frontière	Z	Mode de transport correspondant au moyen de transport actif avec lequel les marchandises sont censées entrer dans le territoire douanier de la Communauté.	Mer : 1 Fluvio-mer : 1 Aérien : 4 Combiné (route-mer) : 3
Code du (des) bureau (x) de douane d'entrée et suivant (s)	Z		La liste est disponible sur le site internet de la Commission : <a href="http://ec.europa.eu/taxation_customs/ds/crsdhome_fr.htm">http://ec.europa.eu/taxation_customs/ds/crsdhome_fr.htm</a>

<i>Données</i>	<i>Symbole</i>	<i>Notice explicative</i>	<i>Commentaires</i>
			code ISO pays (FR) + 6 chiffres
<b>2- Au niveau de l'en-tête de l'ENS</b>			
Nombre d'articles	Y	Nombre total d'articles déclarés dans la déclaration sommaire	
Personne déposant l'ENS	Y		Indiquer le n° EORI
Code du (des) pays de l'itinéraire	Y	Identification chronologique des pays par lesquels les marchandises sont acheminées entre le pays initial et la destination définitive.	<u>Exemple</u> : Chine (CN), Singapour (SG), Malte (MT), France (FR), Pays Bas (NL) avec déchargement en France : il faut indiquer les codes de tous ces pays (codes ISO) dans l'ordre de l'itinéraire jusqu'à la France (CN-SG-MT-FR)
Date de la déclaration	Y	Date à laquelle la déclaration a été authentifiée.	Il s'agit de la date de dépôt de l'ENS
Signature authentification	Y		
Autre indicateur de circonstance spécifique	Y	Il s'agit d'un élément codé qui indique la circonstance spéciale invoquée par l'opérateur concerné	Indiquer ici « C » pour le transport routier (combiné route-mer) Pas de code particulier pour le transport maritime ou aérien
N° de référence unique de l'envoi	Y/X	Alternative au numéro du document de transport	Donnée non codifiée
N° du document de transport	Y/X	Référence du document de transport qui couvre le transport des marchandises sur le territoire douanier ou hors de celui-ci Lorsque le déposant de la déclaration sommaire n'est pas le transporteur, le numéro du document de transport du transporteur est également indiqué.	BL« <i>Bill of lading</i> » (connaissance maritime) : code N705 LTA (lettre de transport aérien) mère : code N741 LTA fille : code N740 Format de la donnée : 4 alphanumériques + 35 caractères Exemple : N705 057123456788
Expéditeur	Y/X	Partie expédiant les marchandises, comme indiqué par la personne ayant signé le contrat de transport	N° EORI si disponible Sinon : nom, adresse en format texte

<i>Données</i>	<i>Symbole</i>	<i>Notice explicative</i>	<i>Commentaires</i>
Destinataire	Y/X	Partie à laquelle les marchandises sont effectivement destinées	N° EORI si disponible Sinon : nom, adresse en format texte Si le destinataire est OEA, le n° EORI est obligatoire
Partie à notifier « <i>Notify party</i> »	Y/X	Partie qu'il convient d'informer de l'arrivée des marchandises	Elle doit être fournie lorsque les marchandises sont transportées sous connaissance négociable à savoir un connaissance à ordre endossé en blanc. Le destinataire est alors inconnu et remplacé par le code 10600
Lieu de chargement	Y/X	Nom du port maritime, du port fluvial, de l'aéroport ou tout autre lieu où les marchandises sont chargées sur le moyen de transport utilisé pour leur acheminement, y compris le pays où il est situé.	Utilisation du code port ou code aéroport prévu par la législation des transports internationaux
Code du lieu de déchargement	Y/X		Utilisation du code port ou code aéroport prévu par la législation des transports internationaux.
Marques d'expédition	Y/X	Description libre des marques et n° figurant sur les unités de transport ou de colis. Cette information ne doit être fournie que pour les marchandises emballées. Pour les marchandises conteneurisées, le n° du conteneur peut remplacer les marques d'expédition, celles-ci pouvant néanmoins être fournies par l'opérateur qui en dispose	Donnée non codifiée. 140 caractères disponibles
Numéro d'identification de l'équipement, si conteneurisé	Y/X	Marques (lettre et/ou n°) d'identification du conteneur	11 alphanumériques (norme ISO 6346) <u>Exemple</u> : BICU 123 456 5
Masse brute (kg)	Y/X	Poids des marchandises correspondant à la	

<i>Données</i>	<i>Symbole</i>	<i>Notice explicative</i>	<i>Commentaires</i>
		déclaration sommaire, y compris l'emballage mais à l'exclusion du matériel de transport	
Numéro du scellé	Y/X	Numéro d'identification du scellé apposé, le cas échéant, du matériel de transport	Scellé commercial et/ou scellé douanier 20 caractères disponibles
Code du mode de paiement des frais de transport	Y/X	Les codes suivants sont à utiliser : A – paiement en espèce B - paiement par carte de crédit C - paiement par chèque D - autres (par exemple par débit direct du compte caisse) H - virement électronique de fonds Y - titulaire du compte auprès du transporteur Z - non prépayé	Cette donnée doit être fournie uniquement lorsqu'elle est disponible
<b>3- Au niveau de l'article</b>			
Désignation des marchandises	X	Il s'agit d'une description en langage clair, qui soit suffisamment précise pour permettre d'identifier les marchandises. Des termes généraux, tels que « <i>marchandises de groupage</i> », « <i>fret général</i> », « <i>marchandises diverses</i> », ou « <i>pièces</i> » ne sont pas acceptés.	Une liste des termes acceptables et non acceptables figure en <i>annexe n°1</i> de la présente circulaire. Cette information n'est pas nécessaire si le code des marchandises est fourni.
Type de colis (code)	X	Code précisant le type de colis	cf. <i>annexe 38</i> des DAC
Nombre de colis	X	Nombre de colis distincts, emballés de telle manière qui ne soit pas possible de les séparer sans en défaire l'emballage, ou nombre de pièces dans le cas de marchandises non emballées.	Cette information n'est pas nécessaire dans le cas de marchandises en vrac

<i>Données</i>	<i>Symbole</i>	<i>Notice explicative</i>	<i>Commentaires</i>
N° d'article	X	N° d'article en question par rapport au nombre total d'articles contenu dans la déclaration sommaire	
Code des marchandises	X	4 premiers chiffres du code NC Cette information n'est pas nécessaire lorsque l'information relative à la désignation des marchandises est fournie	Les SH4 ou SH6 sont conseillés.
Code marchandises dangereuses ONU	X	Le code d'identification des marchandises dangereuses des Nations Unis (UNDG) est un numéro d'ordre unique attribué dans le cadre des Nations Unies aux substances et articles figurant dans une liste de marchandises dangereuses les plus fréquemment transportées.	Code à 4 alphanumériques Données de référence publiées sur le site <a href="http://www.pro-douane.gouv.fr">www.pro-douane.gouv.fr</a> – page Delta C

**d) Liste des données pour les envois express**

<i>Données</i>	<i>Symbole</i>	<i>Notice explicative</i>	<i>Commentaires</i>
<b>1- Au niveau du moyen de transport</b>			
Transporteur	Z	Partie qui transporte les marchandises à l'entrée sur le territoire douanier.	Elle doit être fournie lorsqu'il s'agit d'une personne différente de celle déposant l'ENS. Elle n'est pas nécessaire lorsqu'elle est déduite automatiquement et sans équivoque des autres données de l'opérateur N° EORI
Numéro de référence du transport	Z	Identification du trajet du moyen de transport, par exemple : le n° de vol	N°de vol, N° de voyage Code à 8 caractères alphanumériques En aérien, en cas de partage d'aéronef, indiquer les n° de vols des partenaires à cet accord
Date et heure	Z	Code à 12 chiffres	Date prévisionnelle d'arrivée ,

d'arrivée au premier lieu d'arrivée sur le territoire douanier		(SSAAMMJHHMM). L'heure locale au premier lieu d'arrivée doit être indiquée	donnée codifiée (cf. point c) ci-dessus
Mode de transport à la frontière	Z	Mode de transport correspondant au moyen de transport actif avec lequel les marchandises sont censées entrer sur le territoire douanier de la Communauté	Aérien : 4 Route : 3
Code du (des) bureau (x) de douane d'entrée et suivant (s)	Z		La liste est disponible sur le site internet de la Commission : <a href="http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/crsdhome_fr.htm">http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/crsdhome_fr.htm</a> code ISO pays (FR) + 6 chiffres
<b>2- Au niveau de l'en-tête de l'ENS</b>			
Personne déposant ENS	Y		N° EORI
Code du (des) pays de l'itinéraire	Y	Seul le pays de départ initial des marchandises doit être indiqué	Code ISO pays <i>Cf.</i> exemple au point c) ci-dessus
Lieu de chargement	Y	Cette information n'est pas nécessaire lorsqu'elle peut être déduite automatiquement et sans équivoque des autres données fournies par le déposant	
Date de la déclaration	Y	Date à laquelle la déclaration a été authentifiée	Il s'agit de la date de dépôt de l'ENS
Signature authentification	Y		
Autre indicateur de circonstance spécifique	Y		A : envois express L'indication d'un seul code étant prévue, en cas d'OEA, il est conseillé de privilégier l'indicateur E :OEA
Expéditeur	Y/X	Partie expédiant les marchandises, comme indiqué par la personne ayant signé le contrat de transport	EORI si disponible Sinon , le nom et l'adresse en format texte.

Destinataire	Y/X	Partie à laquelle les marchandises sont effectivement destinées	N° EORI si disponible Sinon : nom, adresse en format texte Si le destinataire est OEA, le n° EORI est obligatoire
Code du lieu de déchargement	Y/X		Utilisation du code aéroport prévu par la législation des transports
Code du mode de paiement des frais de transport	Y/X	Les codes suivants sont à utiliser : A – paiement en espèce B - paiement par carte de crédit C - paiement par chèque D - autres (par exemple par débit direct du compte caisse) H - virement électronique de fonds Y - titulaire du compte auprès du transporteur Z - non prépayé	Cette donnée doit être fournie uniquement lorsqu'elle est disponible
Masse brute	Y/X	Poids des marchandises correspondant à la déclaration sommaire, y compris l'emballage, mais à l'exclusion du matériel de transport	
<b>3- Au niveau de l'article</b>			
Désignation des marchandises	X	Il s'agit d'une description en langage clair, qui soit suffisamment précise pour permettre d'identifier les marchandises. Des termes généraux, tel que « <i>marchandises de groupage</i> », « <i>fret général</i> », « <i>marchandises diverses</i> », ou « <i>pièces</i> » ne sont pas acceptés.	Une liste des termes acceptables et non acceptables figure en <i>annexe n°1</i> de la présente circulaire. Cette information n'est pas nécessaire si le code des marchandises est fourni.
N° d'article	X	N° d'article en question par rapport au nombre total d'articles contenu dans la déclaration sommaire	
Code des marchandises	X	4 premiers chiffres du code NC. Cette information n'est pas	Les SH4 ou SH 6 sont conseillés.

		nécessaire lorsque l'information relative à la désignation des marchandises est fournie	
Code marchandises dangereuses ONU	X	Le code d'identification des marchandises dangereuses des Nations Unis (UNDG) est un numéro d'ordre unique attribué dans le cadre des Nations Unis aux substances et articles figurant dans une liste de marchandises dangereuses les plus fréquemment transportées.	Code à 4 alphanumériques Données de référence publiées sur le site <a href="http://www.pro-douane.gouv.fr">www.pro-douane.gouv.fr</a> – page Delta C

*e) Liste des données exigées pour le transport routier*

<i>Données</i>	<i>Symbole</i>	<i>Notice explicative</i>	<i>Commentaires</i>
<b>1- Au niveau du moyen de transport</b>			
Transporteur	Z	Partie qui transporte les marchandises à l'entrée sur le territoire douanier.	Elle doit être fournie lorsqu'il s'agit d'une personne différente de celle déposant l'ENS. Elle n'est pas nécessaire lorsqu'elle est déduite automatiquement et sans équivoque des autres données de l'opérateur N° EORI
Identité et nationalité du moyen de transport actif franchissant la frontière	Z	Identité du moyen de transport actif franchissant la frontière du territoire douanier de la Communauté (immatriculation de l'ensemble routier)	Il s'agit de l'immatriculation du tracteur
Date et heure d'arrivée au premier lieu d'arrivée sur le territoire douanier	Z	Code à douze chiffres (SSAAMMJJHHMM). L'heure locale au premier lieu d'arrivée doit être indiqué	Date prévisionnelle d'arrivée , donnée codifiée : <i>cf.</i> point c) ci-dessus
Mode de transport à la frontière	Z	Mode de transport correspondant au moyen de transport actif avec	Route : 3



		lequel les marchandises sont censées entrer sur le territoire douanier de la Communauté	
Code du premier lieu d'arrivée	Z	Code du bureau de douane	<a href="http://ec.europa.eu/taxation_customs/ds/crsdhome_fr.htm">http://ec.europa.eu/taxation_customs/ds/crsdhome_fr.htm</a> code ISO pays (FR) + 6 chiffres
<b>2- Au niveau de l'en-tête de l'ENS</b>			
Personne déposant ENS	Y		N° EORI
Code du (des) pays de l'itinéraire	Y	Identification chronologique des pays par lesquels les marchandises sont acheminées entre le pays de départ initial et la destination définitive	Code ISO pays <i>Cf. exemple au point c) ci-dessus</i>
Lieu de chargement	Y/X	Il peut s'agir du lieu où les marchandises sont prises en charge conformément au contrat de transport ou du bureau de douane de départ en cas de TIR	
Numéro du document de transport	Y/X	Cette information est à fournir Le cas échéant, référence au carnet TIR	CMR (contrat de transport routier) ou n° du carnet TIR
Date de la déclaration	Y	Date à laquelle la déclaration a été authentifiée	Il s'agit de la date de dépôt de l'ENS.
Signature - authentification	Y		
Autre indicateur de circonstance spécifique	Y		C : transport routier E : opérateur économique agréé Un seul code étant prévu, en cas d'OEA, il est conseillé de privilégier le code E.
Expéditeur	Y/X	Partie expédiant les marchandises, comme indiqué par la personne ayant signé le contrat de transport	N° EORI si disponible
Destinataire	Y/X	Partie à laquelle les marchandises sont	N° EORI Sinon : nom, adresse en format texte

		effectivement destinées	Si le destinataire est OEA, le numéro EORI est obligatoire
Code du lieu de déchargement	Y/X	Lorsqu'il n'y a pas de code, le nom du lieu doit être indiqué avec le maximum de précision	
Numéro du scellé	Y/X	Numéro d'identification du scellé apposé, le cas échéant, sur le matériel de transport	Scellé douanier et/ou scellé commercial
Code du mode de paiement des frais de transport	Y/X	Les codes suivants sont à utiliser : A – paiement en espèce B - paiement par carte de crédit C - paiement par chèque D - autres (par exemple par débit direct du compte caisse) H - virement électronique de fonds Y - titulaire du compte auprès du transporteur Z - non prépayé	Cette donnée doit être fournie uniquement lorsqu'elle est disponible
Masse brute	Y/X	Poids des marchandises correspondant à la déclaration sommaire, y compris l'emballage mais à l'exclusion du matériel de transport	
<b>3- Au niveau de l'article</b>			
Désignation des marchandises	X	Il s'agit d'une description en langage clair, qui soit suffisamment précise pour permettre à la douane d'identifier les marchandises. Des termes généraux, tel que « <i>marchandises de groupage</i> », « <i>fret général</i> », « <i>marchandises diverses</i> », ou « <i>pièces</i> » ne sont pas acceptés.	Une liste des termes acceptable et non acceptable figure en <i>annexe n°1</i> de la présente circulaire. Cette information n'est pas nécessaire si le code des marchandises est fourni.
N° d'article	X	N° d'article en question par rapport au nombre total d'articles contenu	

		dans la déclaration sommaire	
Nombre de colis	X	Nombre de colis distincts, emballés de telle manière qu'il ne soit pas possible de les séparer sans en défaire l'emballage, ou nombre de pièces dans le cas des marchandises non emballées	
Type de colis	X	Code précisant le type de colis	cf. <i>annexe 38</i> des DAC
Code des marchandises	X	4 premiers chiffres du code NC Cette information n'est pas nécessaire lorsque l'information relative à la désignation des marchandises est fournie	Les SH4 ou SH 6 sont conseillés.
Code marchandises dangereuses ONU	X	Le code d'identification des marchandises dangereuses des Nations Unis (UNDG) est un numéro d'ordre unique attribué dans le cadre des Nations Unis aux substances et articles figurant dans une liste de marchandises dangereuses les plus fréquemment transportées	Code à 4 alphanumériques Données de références publiées sur le site <a href="http://www.pro-douane.gouv.fr">www.pro-douane.gouv.fr</a> – page Delta C

**f) Opérateur économique agréé: liste des données à fournir**

Rappel : ne sont concernés par l'allègement du nombre de données que les OEA sûreté-sécurité (S) et les OEA complets (F).

<i>Données</i>	<i>Symbole</i>	<i>Notice explicative</i>	<i>Commentaires</i>
<b>1- Niveau moyen de transport</b>			
Transporteur	Z	Partie qui transporte les marchandises à l'entrée sur le territoire douanier.	Elle doit être fournie lorsqu'il s'agit d'une personne différente de celle déposant l'ENS. Elle n'est pas nécessaire lorsqu'elle est déduite automatiquement et sans équivoque des autres données de l'opérateur

			N° EORI
Identité et nationalité du moyen de transport actif franchissant la frontière	Z	En transport maritime et fluviale, il s'agit du numéro d'identification OMI du navire ou le numéro européen unique d'identification du navire (ENI). En transport aérien, aucune information ne doit être fournie	Code à 7 caractères numériques
Numéro de référence du transport	Z	Identification du trajet du moyen de transport	N° du vol, N° du voyage Code à 8 alphanumériques En aérien et en cas de partage d'aéronef, indiquer les numéros de vols des partenaires à cet accord
Code du premier lieu d'arrivée	Z	Identification du premier lieu d'arrivée sur le territoire douanier. Il peut s'agir d'un port, d'un aéroport et d'un poste frontière.	Cette rubrique est remplie en format texte
Date et heure d'arrivée au premier lieu d'arrivée sur le territoire douanier	Z	Code à douze chiffres (SSAAMMJJHHMM). L'heure locale au premier lieu d'arrivée doit être indiqué	Date prévisionnelle d'arrivée, donnée codifiée : cf. point c) ci-dessus.
Mode de transport à la frontière	Z	Mode de transport correspondant au moyen de transport actif avec lequel les marchandises sont censées entrer sur le territoire douanier de la Communauté.	Mer : 1 Fluvio-mer : 1 Aérien : 4 Combiné (route-mer) : 3 Fer : 2
Code du (des) bureau (x) de douane d'entrée et suivant (s)	Z		<a href="http://ec.europa.eu/taxation_customs/ds/crsdhome_fr.htm">http://ec.europa.eu/taxation_customs/ds/crsdhome_fr.htm</a> Code ISO pays (FR) + 6 chiffres
<b>2- Au niveau de l'en-tête de l'ENS</b>			
Personne déposant ENS	Y		N° EORI
Code du (des) pays de l'itinéraire	Y	Identification chronologique des pays par lesquels les	Il s'agit des pays de départ initial et de destination définitive des marchandises

		marchandises sont acheminées entre le pays initial et la destination définitive.	Code ISO pays Cf. exemple au point c) ci-dessus
Date de la déclaration	Y	Date à laquelle la déclaration a été authentifiée	Il s'agit de la date de dépôt de l'ENS.
Signature – authentification	Y		
Autre indicateur de circonstance spécifique	Y	Il s'agit d'un élément codé qui indique la circonstance spéciale invoquée par l'opérateur concerné	E : opérateur économique agréé
Numéro de référence unique de l'envoi	Y/X	Alternative au n° du document de transport	Donnée non codifiée
Numéro du document de transport	Y/X	Référence du document de transport qui couvre le transport des marchandises sur le territoire douanier ou hors de celui-ci. Lorsque le déposant de la déclaration sommaire n'est pas le transporteur, le numéro du document de transport du transporteur est également indiqué.	BL : <i>Bill of lading</i> (connaissance maritime) : code N705 LTA (lettre de transport aérien) LTA mère : code N741 LTA fille : code N 740 Format : 4 alphanumériques + 35 caractères Exemple : N705 057123455677
Expéditeur	Y/X	Partie expédiant les marchandises, comme indiqué par la personne ayant signé le contrat de transport	N° EORI si disponible Sinon : nom, adresse en format texte
Destinataire	Y/X	Partie à laquelle les marchandises sont effectivement destinées	N° EORI obligatoire.
Partie à notifier « <i>Notify party</i> »	Y/X	Partie qu'il convient d'informer de l'arrivée des marchandises	
Lieu de chargement	Y/X	Nom du port maritime, du port fluvial de l'aéroport ou tout autre lieu où les marchandises sont	Utilisation du code port ou code aéroport prévu par la législation des transports internationaux

		chargées sur le moyen de transport utilisé pour leur acheminement, y compris le pays où il est situé.	
N° d'identification de l'équipement, si conteneurisé	Y/X	Marques (lettre et/ou numéros) d'identification du conteneur	11 alphanumériques selon la norme ISO 6346 Exemple : BICU 123 456
<b>3- Au niveau de l'article</b>			
Désignation des marchandises	X	Il s'agit d'une description en langage clair, qui soit suffisamment précise pour permettre d'identifier les marchandises. Des termes généraux, tel que « <i>marchandises de groupage</i> », « <i>fret général</i> », « <i>marchandises diverses</i> », ou « <i>pièces</i> » ne sont pas acceptés.	Une liste des termes acceptables et non acceptables figure en <i>annexe n°1</i> de la présente circulaire. Cette information n'est pas nécessaire si le code des marchandises est fourni.
N° d'article	X	Numéro d'article en question par rapport au nombre total d'articles contenu dans la déclaration sommaire	
Code des marchandises	X	4 premiers chiffres du code NC. Cette information n'est pas nécessaire lorsque l'information relative à la désignation des marchandises est fournie	Les SH4 ou SH 6 sont conseillés.

## FICHE N°3 : LA FRANCE EST PREMIER POINT D'ENTREE DANS LE TERRITOIRE DOUANIER DE LA COMMUNAUTE

La présente fiche a pour objet de décrire le traitement de la déclaration sommaire d'entrée (ENS) après son dépôt dans le télé-service(AS).

Il est rappelé que la déclaration sommaire d'entrée (ENS) doit être envoyée par voie électronique et de manière anticipée, avant l'arrivée du moyen de transport dans le territoire douanier de l'Union européenne.

### 1- Le traitement fonctionnel de l'ENS

#### a) *Le schéma général*

La déclaration sommaire d'entrée (ENS) est transmise dans les délais prescrits (*cf.* le point 4 ci-dessous) à l'automate de sûreté (AS) qui en assure la recevabilité.

Dès lors que l'ENS est recevable, l'automate de sûreté (AS) attribue immédiatement un MRN unique, composé de 18 caractères alphanumériques.

Le MRN est communiqué à la personne qui a déposé l'ENS et au transporteur si celui-ci n'est pas le déposant, à condition que le transporteur soit relié au système douanier français.

Une analyse de risque à des fins de sûreté et de sécurité est alors opérée sur l'ENS par le service des douanes.

Dans les cas où les autorités douanières de l'État membre d'entrée identifient un risque pour des marchandises transportées par des navires ou des aéronefs, celles-ci transmettent l'information *via* le système ICS à tous les bureaux de douane des ports et des aéroports subséquents déclarés dans l'ENS, afin que ces marchandises puissent être soumises à des contrôles douaniers au moment du déchargement prévu.

#### b) *Le risque A : message « do not load – ne pas charger »*

La France, en tant que premier pays touché de l'Union européenne peut prendre des mesures d'interdiction dans le cas d'envois considérés comme représentant une menace d'une telle gravité qu'une intervention immédiate est nécessaire.

Toutefois, cette mesure qui consiste à interdire le chargement n'est applicable qu'aux marchandises conteneurisées acheminées par des navires effectuant un trajet de longue distance à destination de la Communauté.

Au cas particulier, l'analyse de risques doit être achevée dans les 24 heures suivant la réception de l'ENS, étant rappelé que l'ENS aura été déposée dans le système français (AS) au plus tard 24 heures avant le chargement du conteneur dans le pays de départ.

Le message « *do not load* » est envoyé à la fois :

–à la personne qui a déposé l'ENS ;

–et au transporteur du moyen de transport actif, s'il n'est pas le déposant de l'ENS.

Pour l'application de cette disposition, la douane présume que, lorsque le déposant transmet l'ENS, le chargement a lieu 24 heures ou plus après la réception du message.

La réglementation posant le principe selon lequel le conteneur peut ne pas être chargé, le transporteur maritime doit être informé avant le départ du navire.

Ainsi, il est conseillé que le transporteur attende au moins 24 heures avant de charger, au risque de devoir décharger le conteneur.

Les marchandises conteneurisées sont, de fait, interdites sur le territoire douanier de la Communauté et tous les États membres en sont informés.

### **c) Le risque B ou le risque C**

Hormis le cas présenté au point b) ci-dessus, si un risque est identifié sur un ENS :

- \_en cas de risque B, le contrôle aura lieu au premier point d'entrée ;
- \_en cas de risque C, le contrôle aura lieu dans le pays subséquent

### **d) Le cas particulier de l'OEA (S ou F)**

Si un risque est identifié sur un ENS déposée par un OEA (S) ou (F), le résultat de l'analyse de risque lui est transmis avant l'arrivée du moyen de transport dans le territoire douanier de la Communauté :

Par ailleurs, il est rappelé que l'OEA (S) ou (F) a la possibilité de choisir le lieu où sa marchandise sera contrôlée, sauf en cas de risque sûreté-sécurité avéré ; dans ce cas, le service des douanes a la possibilité d'imposer le lieu de contrôle afin que toutes les mesures qu'il juge utiles soient prises dans les meilleures conditions.

## **2- La modification de l'ENS**

### **a) Remarque préalable**

Si la possibilité de modifier l'ENS est évoquée à l'article 183 § 8 des DAC, les prescriptions en matière de modifications (ou non) des ENS sont issues des « foires aux questions - FAQ » mises en lignes sur le site internet de la Commission.

A titre général, la personne qui dépose l'ENS ou son représentant peuvent modifier une ou plusieurs données de celle-ci, même après sa transmission à l'automate de sûreté (AS), sauf prescriptions contraires présentées ci-dessous.

Lorsque la modification est acceptée par l'administration, celle-ci informe la personne qui l'a sollicitée, de l'enregistrement de ladite modification.

Lorsque la demande de modification émane de la personne mentionnée au § 4 de l'article 36 *ter* du CDC<sup>8</sup>, le transporteur en est également avisé.

### **b) Données ne pouvant pas être modifiées pour éviter tout dysfonctionnement technique**

Comme pour ECS où la fourniture de la donnée de la case 29 du DAU « bureau de sortie » revêt une importance primordiale, le système ICS fonctionne sur la base de transferts de données entre bureaux de douane. Ainsi, l'indication du pays d'entrée conditionne la circulation des données dans les systèmes informatiques.

Dès lors, ne peuvent être modifiées les données relatives :

- \_au déposant ;
- \_son représentant ;

---

<sup>8</sup> Art. 36 *ter* § 4 du CDC : « Nonobstant l'obligation qui incombe à la personne visée au paragraphe 3, la déclaration sommaire peut aussi être déposée par :

- a) la personne au nom de laquelle la personne visée au paragraphe 3 agit, ou
- b) toute personne qui est en mesure de présenter, ou faire présenter, les marchandises en question aux autorités douanières compétentes, ou
- c) un représentant de la personne visée au paragraphe 3 ou aux points a) ou b). »



\_ainsi que le bureau de douane d'entrée.

**c) Données ne pouvant être modifiées suite à certaines interventions du service des douanes**

Par ailleurs, aucune modification n'est possible après que les autorités douanières :

- \_ont informé l'OEA (S) ou (F) du résultat de l'analyse de risque ;
- \_ont informé la personne ayant déposé la déclaration de leur intention de contrôler les marchandises ;
- \_ou ont autorisé leur enlèvement attribué implicitement lors de l'enregistrement de la notification d'arrivée.

Au cas présent, il ne s'agit pas de la mainlevée au sens de l'article 4 § 20 du CDC mais de l'autorisation pour mise en dépôt temporaire (MDT) ou pour solliciter une destination douanière.

\_de même, aucune modification n'est possible si la notification de détournement a été authentifiée par le bureau de douane d'entrée réel.

**3- Les cas de détournement (article 183 *quinquies* des DAC)**

**a) Deux cas de détournement**

Le scénario de détournement communautaire concerne principalement :

- \_les cas de force majeure : par exemple un incident de transport ;
- \_ou le cas d'un navire qui touche un port d'un État membre qui n'a pas été déclaré dans l'ENS.

**b) Cas particulier du maritime**

En maritime, en dehors des cas de force majeure, énoncés ci-dessus, deux situations peuvent se produire dont une seule est considérée comme un cas de détournement.

*\_Est considéré comme un détournement*

Le changement d'itinéraire d'un navire dont le premier port d'arrivée dans l'Union européenne se situe dans un État membre qui n'a pas été déclarée initialement dans l'ENS.

Exemple :

Cas d'un navire dont l'itinéraire initial déclaré dans les ENS est Naples (UE/IT) – Le Havre (FR) – Vigo (ES) – Felixstowe (RU)

- l'itinéraire devient Malte (UE/MT) – Le Havre (FR) – Vigo (ES) - Felixstowe (RU) ;
- la demande de détournement est acceptée car le premier pays d'entrée dans l'Union européenne devient Malte, qui n'avait pas été déclaré initialement.

*\_N'est pas considéré comme un détournement*

Le changement d'itinéraire d'un navire qui consiste à changer la chronologie de ses escales n'est pas considéré comme un cas de détournement.

Exemple :

Cas d'un navire dont l'itinéraire initial déclaré dans les ENS est Naples (UE/IT) – Le Havre (FR) – Vigo (ES) – Felixstowe (RU)

- cet itinéraire devient Le Havre (UE/FR) - Vigo (ES) – Felixstowe (RU) ;
- la demande de détournement est rejetée car il s'agit ici d'un changement d'ordre des escales.

– *Seul le transporteur actif est habilité à transmettre le message de détournement*

Ce message doit être transmis à l'État membre de première entrée déclaré dans l'ENS et contenir les données suivantes<sup>9</sup> :

- le mode de transport à la frontière ;
- l'identification du moyen de transport franchissant la frontière ;
- la date prévisionnelle d'arrivée au premier lieu d'arrivée sur le territoire douanier communautaire telle qu'elle a été déclarée dans l'ENS d'origine ;
- le code du pays du premier bureau d'entrée déclaré ;
- la personne déposant la demande de détournement (transporteur actif) ;
- le code du premier lieu d'arrivée déclaré dans l'(les) ENS d'origine ;
- le code du premier lieu d'arrivée effectif.

La forme des données ci-dessus doit répondre aux spécifications présentées à la fiche n° 2 § 5 point c).

#### **4- Le cas du transbordement (article 842 *bis* sous e) i) des DAC)**

Lorsque les marchandises introduites sur le territoire douanier de la Communauté sont destinées à être transbordées sur un navire ou un aéronef qui va quitter le territoire douanier de la Communauté, une déclaration sommaire de sortie (EXS<sup>10</sup>) n'est pas requise, à condition que le transbordement soit effectué dans un délai de quatorze (14) jours civils à compter du dépôt de la déclaration sommaire de dépôt temporaire (DSDT).

#### **5- L'arrivée des marchandises au bureau de douane d'entrée**

##### ***a) La notification d'arrivée***

A l'arrivée au bureau de douane d'entrée, le transporteur actif ou son représentant doit transmettre, par voie électronique, une notification d'arrivée du moyen de transport comportant les éléments nécessaires à l'identification des déclarations sommaires d'entrée (ENS), déposées préalablement pour l'ensemble des marchandises se trouvant à bord du moyen de transport.

Cette formalité permet :

- l'application des risques et la validation du processus ICS ;
- et, pour les marchandises introduites sur le territoire douanier de la Communauté, de recevoir une destination douanière<sup>11</sup>.

Cette notification d'arrivée ne s'applique qu'aux navires et aux aéronefs entrant sur le territoire douanier de la Communauté.

En France, le transporteur actif ou son représentant notifie l'arrivée physique de son moyen de transport dans le télé-service Delta P (présentation en douane) - (*cf.* fiche n° 5 ) de deux manières :

<sup>9</sup> Cf. tableau 6 de l'annexe 30 *bis* des DAC

<sup>10</sup> EXS : EXit Summary declaration – déclaration sommaire de sortie

<sup>11</sup> Cf. article 4 paragraphe 15 du CDC

- \_par clé : c'est le moyen qui permet d'identifier de façon unique l'arrivée du moyen de transport ainsi que les ENS qu'y sont rattachés ;
- \_ou par liste de MRN.

***b) L'action des services douaniers***

En retour, le bureau de douane d'entrée informe par voie électronique le transporteur actif (ou son représentant, des contrôles douaniers qui devront être effectués :

- \_soit au bureau de douane d'entrée (risque B) ;
- \_soit au bureau de déchargement (bureau subséquent ou bureau suivant) au moment de la présentation en douane des marchandises (risque C).

***c) La durée de vie des ENS***

Lorsque, à l'issue d'une période de 200 jours à compter de la date d'enregistrement de l'ENS, l'arrivée du moyen de transport n'a pas été notifiée dans le télé-service Delta P, l'ENS est réputé n'avoir pas été déposée.

## FICHE N°4 : LA FRANCE EST PAYS SUBSEQUENT

### 1- Rappel du scénario

Au cas particulier de la France, la notion de pays subséquent n'est pertinente que pour les situations où les marchandises sont transportées par la voie :

- \_maritime (cas les plus fréquents) : à titre d'exemple, Le Havre est essentiellement port subséquent ;
- \_aérienne (cas exceptionnel : Bâle-Mulhouse).

Il est rappelé que dans ce schéma, les ENS, y compris celles qui concernent les marchandises destinées à la France, doivent être déposés dans le système informatique du pays d'entrée.

#### Exemple :

Cas d'un navire effectuant un transport de conteneurs à destination de l'Union européenne empruntant l'itinéraire suivant : Shanghai (CN), Singapour (SG), Rotterdam (UE/NL), Le Havre (FR), Nantes (FR), Vigo (ES) et Lisbonne (PT).

- \_Le bureau de douane d'entrée est Rotterdam :
  - tous les ENS, y compris ceux concernant les marchandises déchargées au Havre, Nantes, Vigo ou Lisbonne doivent être transmis 24 heures avant le chargement dans chaque escale tierce (Shanghai et Singapour) au système néerlandais ;
  - la douane néerlandaise procède à l'analyse de risque pour garantir la sûreté et la sécurité des marchandises transportées et transmet les risques aux pays subséquents ;
- \_La France, l'Espagne et le Portugal sont pays subséquents ;
- \_Nantes, qui est situé sur le même territoire national que Le Havre (la France au cas particulier) est bureau suivant du Havre.

### 2- Le contrôle de la marchandise est réalisé au bureau de douane d'entrée (hors France)

Lorsqu'un risque est identifié, les autorités douanières du pays d'entrée peuvent décider, en fonction du niveau de la menace :

- \_d'interdire le chargement (dans le cas des marchandises transportées en conteneur par la voie maritime sur un parcours longue distance) – risque A / message « *do not load* » ;
- \_ou de faire décharger au point d'entrée, la marchandise destinée aux pays subséquents afin d'effectuer le contrôle à l'arrivée du moyen de transport sur le territoire douanier de la Communauté (risque B).

Dans ces cas, le processus ICS est clôturé au pays d'entrée.

Au cas particulier, sauf en ce qui concerne les OEA qui peuvent disposer de l'information de manière anticipée, *via* le système ICS, l'information de clôture du processus ICS relève du domaine privé (relations contractuelles entre les divers intervenants de la chaîne logistique).

### **3- Le contrôle de la marchandise est réalisé en France**

Les autorités douanières du pays d'entrée peuvent décider de transmettre les résultats de l'analyse de risque aux pays subséquents, la France au cas particulier (risque C).

Dans ce cas, les contrôles prescrits par les autorités douanières du pays d'entrée seront effectués aux ports ou aéroports de déchargement, par les autorités françaises, uniquement sur les marchandises déchargées.

Ils seront réalisés au moment de la présentation en douane des marchandises, sur la base des informations contenues dans la notification d'arrivée déposée dans le télé-service Delta P.

## ***FICHE N°5 : LA NOTIFICATION D'ARRIVEE DU MOYEN DE TRANSPORT***

### **1- L'obligation de notifier l'arrivée du moyen de transport**

#### ***a) L'obligation communautaire***

En application de l'article 184 *octies* des DAC, l'exploitant du moyen de transport actif entrant sur le territoire douanier de la Communauté ou son représentant doit notifier l'arrivée du moyen de transport aux autorités douanières du premier bureau d'entrée.

Cette notification doit contenir les éléments nécessaires à l'identification des déclarations sommaires d'entrée ENS qui ont été déposées pour toutes les marchandises transportées sur ledit moyen de transport.

Cette notification d'arrivée ne s'applique qu'aux navires et aux aéronefs entrant sur le territoire douanier de la Communauté.

#### ***b) La mise en œuvre nationale***

Si l'obligation est communautaire, le développement de cette notification d'arrivée est du domaine national.

A cet effet, la France a créé un télé-service Delta P (présentation en douane) décliné en deux phases :

- dans sa première phase (actuellement disponible), le télé-service Delta P intègre la notification d'arrivée du moyen de transport dans un bureau français, cette étape succède à l'automate de Sûreté (AS) dans le cadre ICS et permet l'application des risques sûreté ;
- dans sa deuxième phase, le télé-service Delta P intégrera toutes les phases suivantes de la présentation en douane des marchandises, après le déchargement.

#### ***c) Les effets de la notification d'arrivée***

Cette notification a deux fonctions :

- pour le déposant : elle constitue une demande d'autorisation de déchargement ;
- pour les services douaniers : elle matérialise la communication des contrôles prescrits par le bureau de douane d'entrée.

### **2- Lorsque la France est premier point d'entrée**

La notification d'arrivée du moyen de transport doit couvrir toute la cargaison à bord du moyen de transport entrant dans le territoire communautaire.

Cette notification peut s'effectuer de deux manières.

#### ***a) La notification par clé***

La clé reprend un ensemble de données qui permettent d'identifier de façon unique l'arrivée d'un moyen de transport.

Les données qui composent la clé sont :

- le mode de transport à la frontière : code 1 pour le transport maritime et code 4 pour le transport aérien ;
- l'identifiant du moyen de transport : n° de l'OMI pour le transport maritime, n° du vol pour le transport aérien ;

—la date et l'heure prévisionnelles d'arrivée (heure locale au premier lieu d'arrivée) étant précisé que :

- la date et l'heure prévisionnelles d'arrivée doivent être identiques au niveau des ENS et de la clé ;
- si la date et l'heure prévisionnelles évoluent au cours du voyage du moyen de transport, la date et l'heure prévisionnelles d'arrivée du moyen de transport de la notification d'arrivée, doit rester la date et l'heure prévisionnelles d'arrivée initiales communes à tous les ENS.

Via la clé d'entrée, le système douanier français (Delta P) récupère la liste des MRN correspondant aux marchandises à bord du moyen de transport.

### ***b) La notification par liste de MRN***

Lorsque les marchandises sont déchargées en totalité au point d'entrée en France, la notification par liste de MRN est fortement conseillée.

En effet, si une notification par clé est effectuée au premier point d'entrée, le transporteur ou son représentant sera tenu de transmettre une notification d'arrivée par liste de MRN pour les marchandises à décharger.

### ***c) La possibilité d'utiliser les fonctionnalités des CCS***

Comme pour le processus d'exportation, les systèmes informatiques de gestion des plateformes logistiques portuaires ou aéroportuaires peuvent être interfacés avec les téléservices douaniers à l'importation.

Il en résulte que la notification d'arrivée des marchandises à décharger peut être effectuée au moyen de « *Cargo Community Systems* » (tels que AP+, GEMINI ou CIN<sup>12</sup>).

## **3- Lorsque la France est pays subséquent (pays de déchargement)**

La notification d'arrivée du moyen de transport par liste de MRN est obligatoire dans chaque port ou aéroport de déchargement.

De plus, le statut douanier des marchandises est exigé pour les marchandises déchargées.

Le transporteur actif ou son représentant doit notifier l'arrivée du moyen de transport pour le déchargement des marchandises au bureau de douane subséquent et, le cas échéant, au bureau de douane suivant.

### Exemple :

Cas d'un navire effectuant un transport de conteneurs à destination de l'Union européenne empruntant l'itinéraire suivant : Shanghai (CN), Singapour (SG), Rotterdam (UE/NL), Le Havre (FR), Nantes (FR), Vigo (ES) et Lisbonne (PT).

—Le bureau de douane d'entrée est Rotterdam :

- la douane néerlandaise procède à l'analyse de risque pour garantir la sûreté et la sécurité des marchandises transportées ;
- elle transmet un risque C aux pays subséquents (contrôle aux pays subséquents) ;

—La France, l'Espagne et le Portugal sont pays subséquents ;

—Pour la France, une notification d'arrivée doit être déposée dans Delta P reprenant par point de déchargement (Le Havre puis Nantes) les MRN déchargés. ;

---

<sup>12</sup> AP+, GEMINI sont des systèmes de gestion portuaires alors que CIN (Cargo International Network) sera, à terme, le service de gestion aéroportuaire.

\_Dans le cas où des marchandises conteneurisées seraient chargées à Rotterdam à destination du Havre puis de Nantes, le statut douanier des marchandises devra être mentionné dans la notification d'arrivée.

#### 4- La liste des données de la notification d'arrivée du moyen de transport

La liste des données ci-dessous concerne les marchandises devant être déchargées.

<i>Données</i>	<i>Commentaire</i>
N° LRN	N° de dossier
Code du bureau de notification	Il s'agit du bureau de douane qui reçoit la notification d'arrivée (un même ENS peut être déchargé dans un plusieurs bureaux différents). La liste est disponible sur le site internet de la Commission : <a href="http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/crsdhome_fr.htm">http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/crsdhome_fr.htm</a> code ISO pays (FR) + 6 chiffres
Code du bureau de déchargement	La liste est disponible sur le site internet de la Commission : <a href="http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/crsdhome_fr.htm">http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/crsdhome_fr.htm</a> code ISO pays (FR) + 6 chiffres
Mode de transport	Maritime : code 1 Aérien : code 4
Transport actif	N° EORI du transporteur
Identification du moyen de transport	N° du vol ou N° OMI
Date et heure prévisionnelle d'arrivée du moyen de transport	Date prévisionnelle, donnée codifiée AA : année MM : mois JJ : jour HH : heure MM : minutes
Code pays du premier bureau d'entrée	Code ISO pays (FR)
Référence du document de transport	N° de LTA, N° de connaissance maritime (« <i>bill of lading</i> ») ou N° de manifeste
Liste des MRN ICS	
Liste des articles des MRN ICS	



Statut douanier des marchandises	Code à 5 alphanumériques : C : marchandises communautaires ; F : marchandises communautaires soumises à fiscalité différente ; T1 : transit communautaire externe ; T2 : transit communautaire interne ; TD : admission temporaire, ou entrepôt ; TF : transit communautaire interne <sup>13</sup> ; X : marchandises exportées ; T : marchandises tierces ; TB : transbordement
Code bureau du 1 <sup>er</sup> bureau d'entrée réel	La liste est disponible sur le site internet de la Commission : <a href="http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/crsdhome_fr.htm">http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/crsdhome_fr.htm</a> code ISO pays (FR) + 6 chiffres

---

<sup>13</sup> Article 340 *quater* des DAC.

## **FICHE N°6 : L'ARCHITECTURE TECHNIQUE « ICS »**

### 1- Des spécifications communautaires

Le fonctionnement d'ICS repose exclusivement sur des échanges de messages électroniques entre :

- \_d'une part, un État membre et un (ou des) opérateurs ;
- \_et d'autre part, des États membres.

Le système ICS est composé de trois domaines :

- \_le « domaine commun » pour les échanges entre les États membres et la Commission européenne ;
- \_le « domaine national » composé des systèmes informatiques douaniers nationaux et des outils nationaux d'analyse de risque ;
- \_le « domaine externe », qui est l'interface entre les opérateurs économiques et les administrations douanières nationales, et qui concerne les messages relatifs à la transmission de l'ENS, la modification de l'ENS, le message « *do not load* », etc....

Les messages composant les trois domaines susvisés s'appuient sur les spécifications fonctionnelles et techniques communautaires.

Il est rappelé que sur le plan communautaire, ICS phase 1 ne couvre pas la notification d'arrivée et la présentation en douane des marchandises qui restent de la compétence nationale (cf. fiche n° 5 ci-dessus).

Les principaux messages techniques communautaires sont les suivants et peuvent être classés :

<b>Coté opérateurs</b>	<b>Côté douane</b>
IE315 : envoi de l'ENS	IE 328 : renvoi du MRN
IE313 : modification de l'ENS	IE304 : acceptation de la modification de l'ENS
	IE319 : transmission des données de l'ENS et du résultat de l'analyse de risque aux bureaux subséquents
IE323 : demande de détournement	IE 325: acceptation du détournement
	IE351 : « <i>do not load</i> »
347 C : notification d'arrivée par clé	Réponse 347 C Ce message est complété des contrôles associés à chaque article et MRN à contrôler
347 FR : notification d'arrivée par liste de MRN	Réponse 347 FR Ce message est complété des contrôles associés à chaque article et MRN à contrôler

Un schéma présentant les différents messages échangés entre l'opérateur et le système informatique douanier figure en *annexe n° 4* de la présente circulaire.

## 2. La déclinaison française

### **a) Le mode de transmission des données**

En France, le système ICS se décline en deux télé-services tous deux ne fonctionnant, au moment de l'ouverture des flux, qu'en mode EDI.

Toutefois, dans les semaines à venir, l'accès aux deux télé-services AS et Delta P en DTI sera mis à disposition des opérateurs, dans les mêmes conditions que les télé-services de dédouanement Delta.

### **b) L'automate de sûreté (AS) traite :**

- \_la réception des ENS ainsi que leur modification ;
- \_les détournements.

Les messages qui ont été développés par la douane française sont conformes aux spécifications fonctionnelles et techniques qui ont été fournies par la Commission.

### **c) Delta P traite :**

- \_la notification d'arrivée du moyen de transport au premier point d'entrée de l'Union européenne, par clé ou par liste de MRN ;
- \_ainsi que la notification d'arrivée dans les bureaux de déchargement par liste de MRN exclusivement.

Si la Commission a fourni à titre indicatif des spécifications techniques pour le message de notification d'arrivée par liste de MRN, elle n'a pas pour autant fourni de spécifications techniques pour le message de notification par clé d'entrée.

## **3. La certification technique**

Il est rappelé que la transmission de messages EDI à la douane française suppose une certification technique de l'opérateur pour le raccordement au guichet EDI de la douane.

La certification technique est gratuite et valable pour tous les téléservices EDI.

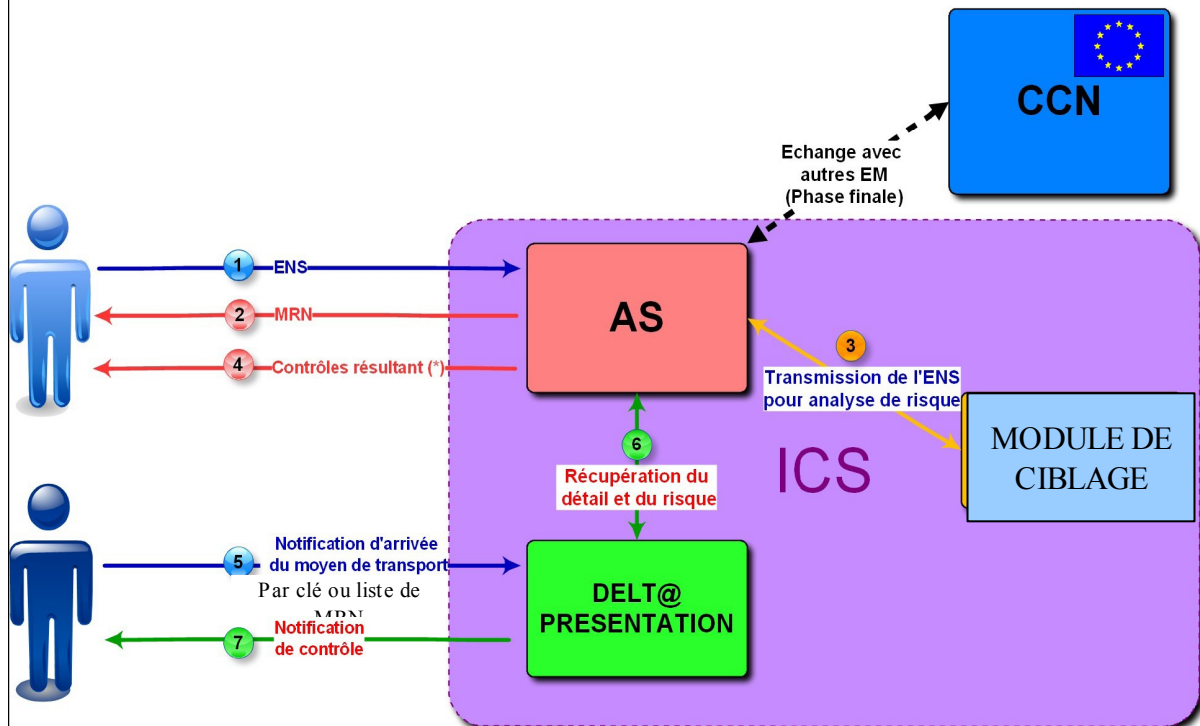
L'opérateur qui ne possède pas de solution EDI en propre peut utiliser les services d'un prestataire de connexion certifié auprès de la douane

La documentation relative aux modalités de certification technique est publiée sur le site : [www.pro-douane.gouv.fr](http://www.pro-douane.gouv.fr), onglet « guichet EDI ».

Lorsque la certification applicative est obtenue, les coordonnées du certifié sont publiées sur le site Pro-douane dans la liste des prestataires certifiés pour les téléservices concernés.

La documentation pour la certification applicative est publiée sur le site : [www.pro-douane.gouv.fr](http://www.pro-douane.gouv.fr), onglet « services disponibles », et dans le bas de page, sous le lien « ICS ».

# PROCESSUS ICS



\* Pour les OEA (S) ou (F)

## PARTIE II : LES SCENARII FONCTIONNELS

Les fiches qui suivent n'ont pas pour but de constituer une liste exhaustive des scénarii fonctionnels ICS.

Elles ont simplement pour objet de présenter différents cas pratiques - les plus fréquents compte tenu de la géographie des échanges - lorsque la France est :

- premier point d'entrée sur le territoire douanier de la Communauté ;
- pays subséquent (port ou aéroport de déchargement).

Les cas pratiques présentés ci-dessous concernent principalement le transport maritime et aérien, dans une moindre mesure le transport fluvial.

### FICHE N° 1 : TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL

#### Définitions

Transport maritime à courte distance ou « <i>short sea</i> »	Il s'agit de l'acheminement de marchandises et de passagers par mer entre des ports situés en Europe géographique ou entre ces ports et des ports situés dans des pays non européens ayant une façade sur une mer limitrophe de l'Europe. Il recouvre à la fois des activités de transport maritime nationales et internationales, dont les services de collecte « <i>feeder</i> », le long des côtes et au départ et à destination des îles, des fleuves et des lacs. Il comprend également les services de transport maritime entre les États membres de l'Union, et la Norvège, l'Islande et les États riverains de la Mer Baltique, de la Mer Noire et de la Mer Méditerranée.
« <i>Feeder</i> »	Transbordement d'un conteneur d'un navire « mère » de grande taille, desservant les grandes lignes maritimes (escale dans un nombre limité de ports), sur des petits navires (appelés « <i>feeders</i> » ) chargés d'alimenter les ports secondaires. Les « <i>feeders</i> » sont des navires plus petits qui effectuent un travail de collecte et de distribution des conteneurs à partir de grandes plateformes d'éclatement (par exemple : Dubaï, Singapour, Rotterdam, Tanger, Marsaxlokk...)
Ligne maritime	Il s'agit d'un service assuré par une compagnie maritime, ses navires naviguant à intervalles réguliers entre des ports déterminés.
« <i>Tramping</i> »	S'agissant d'un service de transport maritime à la demande, le navire est affrété au voyage ou à temps. Cette notion s'oppose à la ligne régulière maritime.

NVOCC (« <i>Non Vessel Operating Common Carrier</i> »)	<p>Il s'agit du cas d'un commissionnaire de transport qui prend en charge des marchandises conteneurisées mais ne les transporte pas lui-même.</p> <p>Le NVOCC émet des connaissements maritimes sur lesquels il figure comme transporteur apparent. Il passe des accords avec les armateurs possédant des navires par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>_contrat d'affrètement : il s'agit d'un affrètement partiel au voyage pour lequel l'armateur met à la disposition du NVOCC une partie du navire. (« <i>slots</i> ») ;</li> <li>_un contrat cadre « d'achat d'espaces » : le NVOCC s'engage pour une période donnée à faire transporter par le transporteur un volume déterminé de conteneurs. Il n'a pas la maîtrise de l'opération de transport et est le plus souvent qualifié de transporteur « contractuel ».</li> </ul>
Accord de partage d'espace de navire	<p>Dans l'accord de partage d'espace de navire, deux compagnies maritimes (ou plus) conviennent de mettre à la disposition l'une de l'autre un nombre déterminé de cellules sur des navires ou des itinéraires déterminés. Ces accords sont normalement conclus sur la base de la réciprocité et les compagnies maritimes concernées ne se paient pas mutuellement pour les cellules qu'elles partagent.</p>
Navire fluvio-maritime	<p>Navires de mer pouvant naviguer en eaux fluviales, soumis au droit maritime, régis par la Convention de Budapest pour les contrats fluviaux internationaux (règle de la distance la plus longue).</p>

## **- I- FRANCE : PREMIER PORT D'ENTREE DANS LE TERRITOIRE DOUANIER DE L'U.E.**

### **1- Les modalités de remplissage de L'ENS**

#### ***a) Cas général***

A titre liminaire, il est rappelé qu'un ENS ne peut contenir que 999 articles.

Pour le transport maritime, il est conseillé de constituer la déclaration sommaire d'entrée (ENS) pour les marchandises :

\_conteneurisées :

- par conteneur ;
- ou par document de transport relatif aux marchandises (connaissance maritime) ;
- dans le cas où un connaissance maritime reprend plusieurs conteneurs, il est préférable de reprendre le conteneur dans l'ENS en tant qu'article. Cette précaution permet d'éviter que tout le chargement déclaré dans l'ENS soit bloqué (en cas de contrôle) ;

\_en vrac (telles que les produits pétroliers, les céréales, les engrais, le bois....) : par document de transport relatif aux marchandises (connaissance maritime) ;

\_en remorques tractées ou non tractées :

- par remorque ;
- ou par document de transport relatif aux marchandises (connaissance maritime ou

CMR)

**b) Cas particulier du groupage**

Pour les marchandises en groupage, il est préférable de constituer la déclaration sommaire d'entrée (ENS) par unité de chargement (conteneur ou remorque), étant par ailleurs rappelé que le terme « groupage » n'est pas accepté.

Par conséquent, l'ENS doit comporter la désignation commerciale usuelle ou le code (minimum le SH 4) des marchandises.

**2- Le message ENS (IE315)**

Le message ENS présenté ci-dessous concerne les marchandises transportées par la voie maritime, incluant le cas du transport combiné.

La colonne de gauche représente les différents niveaux de données (segment général/ segment article).

La colonne centrale permet de connaître les conditions de présence de la donnée :

–O pour « *optional* » (facultatif) ;

–D pour « *depending* » (conditionnel) ;

–R pour « *requested* » (obligatoire).

La colonne de droite commente l'annexe 30 *bis* des DAC (cf. fiche 2 point 5 de la présente circulaire).

Les règles et conditions techniques sont publiées sur le site : [www.pro-douane.gouv.fr](http://www.pro-douane.gouv.fr) onglet « services disponibles » et dans le bas de page, sous le lien « ICS ».

	Libellé	Présence	Interprétation Annexe 30bis
<b>HEADER (Import Operation)</b>	<b>Rubrique</b>	R	
	1 Reference number (LRN)	R	N° de dossier opérateur
	2 Transport mode at border	R	En cas de transport combiné, il faut indiquer le mode De transport actif (routier)
	3 Identity of means of transport crossing border	D	Obligatoire (n° OMI ou ENI) pour le transport maritime Et fluvial
	4 Identity of means of transport crossing border LNG	O	LNG = code iso (2AN) de la langue utilisée : français Ou anglais
	5 Nationality of means of transport crossing border	D	
	6 Total number of items	R	Nombre total d'articles déclaré
	7 Total number of packages	D	
	8 Total gross mass	O	
	9 Declaration place	R	Bien que non reprise à l'annexe 30bis, les Spécifications techniques l'imposent.
	10 Declaration place LNG	O	cf rub4
	11 Specific Circumstance Indicator	O	
	12 Transport charges/ Method of Payment	O	
	13 Commercial Reference Number	D	Référence unique de l'envoi. Si non disponible, un code document de transport est obligatoire
	14 Conveyance reference number	D	
	15 Place of loading	D	La codification prévue dans le règlement (Locode AN5- Code national AN6) n'est pas reprise dans les Spécifications techniques qui sont appliquées : code Pays 2AN-Libellé
	16 Place of loading LNG	O	
	17 Place of unloading	O	La codification prévue dans le règlement (Locode AN5- Code national AN6) n'est pas reprise dans les Spécifications techniques qui sont appliquées : code Pays 2AN-Libellé
	18 Place of unloading LNG	O	cf rub4
19 Declaration date and time	R		
<b>(CONSIGNOR) TRADER</b>	<b>Rubrique</b>	D	
	20 Name	D	
	21 Street and number	D	
	22 Postal code	D	
	23 City	D	
	24 Country code	D	
	25 NAD LNG	O	cf rub4
26 TIN	O	N° EORI si disponible (y compris pour la Reconnaissance mutuelle), sinon nom et adresse	
<b>(CONSIGNEE) TRADER</b>	<b>Rubrique</b>	D	
	27 Name	D	
	28 Street and number	D	
	29 Postal code	D	
	30 City	D	
	31 Country code	D	
	32 NAD LNG	O	cf rub4
	33 TIN	D	N° EORI facultatif sauf pour les OEA full ou sureté/sécurité qui doivent de plus remplir l'indicateur De circonstance spécifique (rub 11) par « E ». Dans le Transport maritime, pour les connaissements à ordre Endossés à blanc, le destinataire est inconnu, le notify Party doit être servi et le code 10600 mentionné dans les « special mentions »
<b>NOTIFY PARTY</b>	<b>Rubrique</b>	D	
	98 Name	D	
	99 Street and number	D	
	100 Postal code	D	
	101 City	D	
	102 Country code	D	
	103 NAD LNG	O	cf rub4
104 TIN	O	N° EORI si disponible	



GOODS ITEM		Rubrique	R		
		34 Item number	R	N° séquentiel de chaque article de l'ENS	
		35 Goods description	O	Facultative si le « commodity code » est servi	
		36 Goods description LNG	O	cf rub4	
		37 Gross mass	D		
		38 Transport charges/ Method of Payment	D	Servi si disponible	
		39 Commercial Reference Number	D		
		40 UN dangerous goods code	O	Code ONU (UNDG) sur 4 caractères	
		41 Place of loading	D		
		42 Place of loading LNG	O	cf rub4	
		43 Place of unloading	D		
		44 Place of unloading LNG	O	cf rub4	
		<b>PRODUCED DOCUMENTS / CERTIFICATES</b>	Rubrique	D	La référence au document de transport doit être fournie Si le « commercial reference number » n'est pas servi
		45 Document type	R		
		46 Document reference	R		
		47 Document reference LNG	O	cf rub4	
		<b>SPECIAL MENTIONS</b>	Rubrique	O	
		48 Additional information coded	R		
		<b>(CONSIGNOR) TRADER</b>	Rubrique	D	
		49 Name	D		
		50 Street and number	D		
		51 Postal code	D		
		52 City	D		
		53 Country code	D		
		54 NAD LNG	O	cf rub4	
		55 TIN	O		
		<b>(CODE) COMMODITY</b>	Rubrique	D	
		56 Combined Nomenclature	R	Minimum 4 caractères	
		<b>(CONSIGNEE) TRADER</b>	Rubrique	D	
		57 Name	D		
		58 Street and number	D		
		59 Postal code	D		
		60 City	D		
		61 Country code	D		
		62 NAD LNG	O	cf rub4	
		63 TIN	D		
		<b>CONTAINERS</b>	Rubrique	O	
		64 Container number	R		
		<b>(MEANS OF TRANSPORT AT BORDER) IDENTITY</b>	Rubrique	D	
		65 Nationality crossing border	D		
		66 Identity of means of transport crossing border	R		
		67 Identity of means of transport crossing border LNG	O	cf rub4	
		<b>PACKAGES</b>	Rubrique	D	
		68 Kind of packages	R	Pour les marchandises conteneurisées, servir le code « NE » qui dispense de servir la rubrique marque et numéros	
		69 Number of packages	D	Ne pas servir dans le cas de marchandises en vrac ou Non emballées	
		70 Number of pieces	D	Ne pas servir dans le cas de marchandises en vrac. Obligatoire pour les marchandises non emballées	
		71 Marks & numbers of packages (long)	D	Ne pas servir dans le cas de marchandises en vrac ou non emballées. Obligatoire dans les autres cas	
		72 Marks & numbers of packages (long) LNG	O	cf rub4	
		<b>NOTIFY PARTY</b>	Rubrique	D	
		73 Name	D		
		74 Street and number	D		
		75 Postal code	D		
		76 City	D		
		77 Country code	D		
		78 NAD LNG	O	cf rub4	
		79 TIN	O		

<b>ITINERARY</b>	<b>Rubrique</b>	D	
	80 Country of routing code	R	
<b>(LODGEMENT) CUSTOMS OFFICE</b>	<b>Rubrique</b>	O	
	81 Reference number	R	
<b>(REPRESENTATIVE) TRADER</b>	<b>Rubrique</b>	O	Cette donnée n'est pas reprise dans les tableaux 1 à 5 De l'annexe 30bis. Dans les spécifications techniques Mises en oeuvre, il s'agit du représentant du « Notify Party »
	82 Name	D	
	83 Street and number	D	
	84 Postal code	D	
	85 City	D	
	86 Country code	D	
	87 NAD LNG	O	cf rub4
	88 TIN	O	
<b>(LODGING SUMMARY DECLARATION) PERSON</b>	<b>Rubrique</b>	R	
	89 Name	D	
	90 Street and number	D	
	91 Postal code	D	
	92 City	D	
	93 Country code	D	
	94 NAD LNG	O	cf rub4
95 TIN	R	N° EORI obligatoire	
<b>SEALS ID</b>	<b>Rubrique</b>	O	
	96 Seals identity	R	
	97 Seals identity LNG	O	cf rub4
<b>(FIRST ENTRY) CUSTOMS OFFICE</b>	<b>Rubrique</b>	R	
	105 Reference number	R	
	106 Expected date and time of arrival	R	Format YYYYMMDDHHMM en heure locale
<b>(SUBSEQUENT ENTRY) CUSTOMS OFFICE</b>	<b>Rubrique</b>	O	Ne pas servir pour le transport routier et ferroviaire
	107 Reference number	R	
<b>(ENTRY CARRIER) TRADER</b>	<b>Rubrique</b>	O	
	108 Name	D	
	109 Street and number	D	
	110 Postal code	D	
	111 City	D	
	112 Country code	D	
	113 NAD LNG	O	cf rub4
114 TIN	D	Obligatoire pour le transport maritime, fluvial et aérien	

### 3 La notification d'arrivée du navire et des marchandises à décharger dans un port français (Messages 347C et 347FR)

La France étant premier point d'entrée, les notifications d'arrivée par clé ou par liste de MRN sont possibles.

#### a) le message 347 C (par clé)

Le message 347 C présenté ci-dessous concerne la notification d'arrivée du navire au premier port d'entrée dans le territoire douanier de la Communauté.

Les données sont toutes obligatoires.

	Libellé	Présence	Commentaire
ARRIVAL OPERATION	Rubrique	R	
	Arrival LRN	R	N° dossier opérateur
	Transport mode at border (box 25)	R	
	Identification of the means of transport	R	Equivalent ENS : 3 Identity of means of transport crossing border ou 14 Conveyance reference number
	<i>Date et heure d'arrivée physique du moyen de transport</i>	R	Date et heure d'arrivée au 1er bureau d'entrée réel
	Expected date and time of arrival	R	Date et heure d'arrivée prévisionnelle de l'ENS
TRADER At Entry (Carrier)	Rubrique	R	
	TIN	R	Code EORI du transporteur
CUSTOMS OFFICE Actual Office of first Entry	Rubrique	R	
	Reference Number	R	Code du 1er bureau d'entrée réel

#### b) le message 347 FR (par liste de MRN)

Le message 347 FR présenté ci-dessous contient toutes les données sur le navire et la liste des MRN correspondant :

–à la cargaison complète du navire déclarée au titre de la sûreté-sécurité au premier port d'entrée ;

–et aux marchandises à décharger au premier port d'entrée.

La colonne centrale permet de connaître les conditions de présence de la donnée :

–O pour « *optional* » (facultatif)

–D pour « *depending* » (conditionnel) ;

–R pour « *requested* » (obligatoire).

Les règles et conditions techniques sont publiées sur le site : [www.pro-douane.gouv.fr](http://www.pro-douane.gouv.fr) onglet « services disponibles » et dans le bas de page, sous le lien « ICS »

			Libellé	Présence	Commentaire	
ARRIVAL OPERATION			<b>Rubrique</b>	R		
			Arrival LRN	R	N° de dossier opérateur	
			<i>Bureau de notification</i>	R	Bureau de notification	
			Transport mode at border (box 25)	R		
			Identification of the means of transport	R	Equivalent ENS : 3 Identity of means of transport crossing border ou 14 Conveyance reference number	
			<i>Date et heure d'arrivée physique du moyen de transport</i>	R	Date et heure d'arrivée au 1er bureau d'entrée réel	
			Country code of Office of first Entry declared	R	Code pays du 1er bureau d'entrée de l'ENS	
			Total number of arrival items	R		
ARRIVAL ITEM	TRANSPORT DOCUMENT DATA		<b>Rubrique</b>	R		
			Arrival item number	R		
			<b>Rubrique</b>	R		
			Document Type	R		
			Transport Document Reference	R		
			Transport Document Reference_LNG	O		
	CUSTOMS DATA REFERENCE	CUSTOMS DATA REFERENCE DETAILS		<b>Rubrique</b>	R	
				MRN	D	
				<i>Code pays du bureau de déchargement</i>	D	
				<i>Bureau de déchargement</i>	D	
				<i>Statut douanier</i>	R	
				<b>Rubrique</b>	R	
				MRN item number	R	
			<i>Code pays du bureau de déchargement</i>	D		
		<i>Bureau de déchargement</i>	D			
TRADER At Entry (Carrier)			<b>Rubrique</b>	R		
			TIN	R	Code EORI du transporteur	
CUSTOMS OFFICE Actual Office of first Entry			<b>Rubrique</b>	R		
			Reference Number	R	Code du 1er bureau d'entrée réel	

#### **4- Cas du transport maritime de longue distance (ligne régulière maritime)**

##### ***a) Cas nominal***

Soit le cas d'un navire opéré par une compagnie maritime - non OEA (S) ou (F) - effectuant un transport de conteneurs à destination de l'Union européenne empruntant l'itinéraire suivant : Shanghai (CN), Singapour (SG), Le Havre (UE/FR), Vigo (ES) et Lisbonne (PT)

*—Avant le chargement du navire au port de Shanghai et de Singapour*

Au moins 24 heures avant le début du chargement des conteneurs, y compris ceux qui resteront à bord ou qui seront transbordés sur le navire dans chaque escale (Shanghai et Singapour) :

- la compagnie maritime, en qualité de transporteur actif et de déposant, ou son représentant, transmet les ENS (IE315) au système français (AS) ;
- la douane française attribue pour chaque ENS un MRN et effectue une analyse de risque sûreté et sécurité. En cas de risque A, un message « *do not load* » est envoyé à la compagnie maritime. Dans les autres cas, elle transmet les risques B ou C aux pays subséquents (Espagne et Portugal).

*—A l'arrivée au port du Havre*

La compagnie maritime ou son représentant notifie l'arrivée du navire au système douanier (Delta P), dès que le « poste à quai » lui a été communiqué par la capitainerie :

- soit par clé (message 347 C) suivie d'une notification des marchandises déchargées au port du Havre (message 347 FR) ;
- soit par liste de MRN (message 347 FR) que les marchandises soit déchargées ou non.

En réponse au message 347 C ou 347 FR, la douane renvoie à la compagnie maritime les contrôles éventuels qui seront effectués :

- soit au port du Havre, (risque B – contrôle au port d'entrée) ; dans ce cas, la réponse sert d'autorisation de déchargement ;
- soit aux ports de déchargement du Havre, de Vigo, et de Lisbonne (risque C) ; au port du Havre, la réponse sert d'autorisation de déchargement.

##### ***b) Cas du partage de navire***

Exemple n° 1 :

Le navire est opéré par la compagnie A qui conclut un accord de partage avec la compagnie B (exploitation commerciale du navire) effectuant un transport de conteneurs à destination de l'Union européenne empruntant l'itinéraire suivant : Shanghai (CN), Singapour (SG), le Havre (UE/FR), Vigo (ES) et Lisbonne (PT).

*—Avant le chargement du navire au port de Shanghai et de Singapour*

Au moins 24 heures avant le début du chargement des conteneurs, y compris ceux qui resteront à bord sur le navire dans chaque escale (Shanghai et Singapour) :

- la compagnie A, en qualité de déposant et de transporteur actif, ou son représentant transmet les ENS (IE315) pour les conteneurs dont elle a la responsabilité commerciale ;
- la compagnie B, en qualité de déposant uniquement, ou son représentant, transmet les ENS (IE 315) pour les conteneurs dont elle a la responsabilité commerciale ;
- la douane attribue pour chaque ENS un MRN et effectue une analyse de risque sûreté et sécurité pour chaque ENS transmis. En cas de risque A, un message « *do not load* »

est envoyé à chaque déposant (A et B) et au transporteur actif (A). Dans les autres cas, elle transmet les risques B ou C aux pays subséquents (Espagne et Portugal).

*—A l'arrivée du navire au port du Havre*

La compagnie maritime A ou son représentant notifie l'arrivée du navire au système douanier (Delta P), dès que le « poste à quai » lui a été communiqué par la capitainerie :

- soit par clé (message 347 C) suivie d'une notification des marchandises déchargées au port du Havre (347 FR) ;
- soit par liste de MRN (message 347 FR) que les marchandises soit déchargées ou non.

En réponse au message 347 C ou 347 FR, la douane renvoie à la compagnie maritime A les contrôles éventuels qui seront effectués :

- soit au port du Havre, port d'entrée (risque B – contrôle au port d'entrée) ; le message de réponse de la douane sert d'autorisation de déchargement ;
- soit aux ports de déchargement du Havre, de Vigo et de Lisbonne (risque C) ; au port du Havre, la réponse au message 347 FR sert d'autorisation de déchargement.

Exemple n° 2 :

Le navire est opéré par une compagnie maritime qui réserve des « slots » à des commissionnaires de transport (NVOCC ou non, groupeur, importateur) effectuant un transport de conteneurs à destination de l'UE empruntant l'itinéraire suivant : Shanghai (CN); Singapour (SG), Le Havre (UE/FR), Vigo (ES) et Lisbonne (PT)

*—Avant le chargement du navire au port de Shanghai et de Singapour*

Au moins 24 heures avant le début du chargement des conteneurs (y compris ceux qui resteront à bord) sur le navire dans chaque escale (Shanghai et Singapour) :

- la compagnie A, en qualité de déposant et de transporteur actif. ou son représentant transmet les ENS (IE315) pour les conteneurs dont elle a la responsabilité commerciale ;
- le commissionnaire de transport (NVOCC ou non, groupeur...), en qualité de déposant, ou son représentant transmet les ENS (IE 315) pour les conteneurs dont il a émis le connaissement maritime ;
- un importateur ou son représentant transmet les ENS (IE315) pour ses propres conteneurs, étant rappelé qu'au cas particulier, cette transmission d'ENS ne peut se faire qu'avec la connaissance et le consentement du transporteur actif (compagnie A) ;
- la douane attribue pour chaque ENS un MRN et effectue une analyse de risque sûreté et sécurité pour chaque ENS transmise ; en cas de risque A, un message « *do not load* » est envoyé à chaque déposant (compagnie A, commissionnaire de transport et importateur) et au transporteur actif (A). Dans les autres cas, elle transmet les risques B ou C aux pays subséquents (Espagne et Portugal).

*—A l'arrivée du navire au port du Havre*

La compagnie maritime A ou son représentant notifie l'arrivée du navire au système douanier (Delta P) dès que le « poste à quai » lui a été communiqué par la capitainerie :

- soit par clé (347 C) suivie d'une notification des marchandises déchargées au port du Havre (347 FR) ;
- soit par liste de MRN (347 FR) que les marchandises soit déchargées ou non.

En réponse au message 347 C ou 347 FR, la douane renvoie à la compagnie maritime A les contrôles éventuels qui seront effectués :

- soit au port du Havre, (risque B – contrôle au port d'entrée) ; le message de réponse de la douane sert d'autorisation de déchargement ;
- soit aux ports de déchargement du Havre, de Vigo, et de Lisbonne (risque C) ; au port du Havre, le message de réponse de la douane sert d'autorisation de déchargement.

Dans les deux exemples visés ci-dessus, le transporteur actif (compagnie A) doit être mentionné dans la rubrique « *carrier* »(transporteur) de l'ENS.

## **5- Cas du transport maritime de longue distance (« *tramping* »)**

Soit le cas d'un navire est opéré par une compagnie maritime - non OEA (S) ou (F) - effectuant un transport de vrac à destination de l'Union européenne : transport de farine de poisson en provenance du Pérou, avec déchargement à Lorient (UE/FR), puis à Bilbao (ES).

### ***a) Avant l'arrivée du navire au port de Lorient***

Au moins 4 heures avant l'arrivée du navire, le transporteur, en sa qualité de déposant, ou son représentant, transmet l'ENS pour tout le chargement (IE315) au système français (AS).

La douane attribue pour l'ENS un MRN et effectue une analyse de risque sûreté et sécurité. En cas de risque C, celui-ci sera transmis à l'Espagne.

### ***b) A l'arrivée du navire au port de Lorient***

Le transporteur actif ou son représentant notifie l'arrivée du navire au système douanier Delta P, dès que le « poste à quai » lui a été communiqué par la capitainerie par liste de MRN (347 FR) que les marchandises soit déchargées ou non.

En réponse, la douane renvoie au transporteur actif les contrôles éventuels qui seront effectués :

- soit au port de Lorient, (risque B – contrôle au port d'entrée) ; le message de réponse de la douane sert d'autorisation de déchargement ;
- soit au port de déchargement à Bilbao.

## **6- Cas du transport maritime à courte distance (« *short sea* »)**

### ***a) Cas nominal***

Soit le cas d'un navire opéré par une compagnie maritime - non OEA (S) ou (F) - effectuant un transport de conteneurs à destination de l'Union européenne empruntant l'itinéraire suivant : Tanger (Maroc)- Fos-sur-Mer (UE/FR), Barcelone (ES).

– *Avant l'arrivée du navire au port de Fos*

Au moins 2 heures avant l'arrivée du navire au port de Fos :

- le transporteur, en sa qualité de déposant, ou son représentant, transmet les ENS (IE315) au système français (AS) ;
- la douane attribue pour chaque ENS un MRN et effectue une analyse de risque sûreté et sécurité pour chaque ENS transmise. En cas de risque C, celui-ci est transmis au pays subséquent (Espagne).

– *Au moment de l'arrivée à Fos-sur-Mer*

Le transporteur actif ou son représentant notifie l'arrivée du navire au système douanier Delta P, dès que le « poste à quai » lui a été communiqué par la capitainerie :

- soit par clé (347 C) suivie d'une notification des marchandises déchargées au port de Fos (347 FR) ;
- soit par liste de MRN (347 FR) que les marchandises soit déchargées ou non.

En réponse au message 347 C ou 347 FR, la douane renvoie au transporteur actif les contrôles éventuels qui seront effectués :

- soit au port de Fos, ( risque B – contrôle au port d'entrée) ; dans ce cas, la réponse de la douane vaut autorisation de déchargement ;
- soit aux ports de déchargement de Fos et de Barcelone (risque C) ; au port de Fos, la réponse de la douane vaut autorisation de déchargement.

***b) Navire de type « ferry » ou « RO/RO »***

Soit le cas de marchandises en remorques non tractées transportées sur un navire effectuant la liaison entre le port de Radès (Tunisie) et Marseille (UE/FR) où elles sont déchargées en totalité.

*—Avant l'arrivée du navire au port de Marseille*

Au moins 2 heures avant l'arrivée du navire au port de Marseille, le transporteur, en sa qualité de déposant, ou son représentant transmet les ENS (IE315) au système français (AS).

*—A l'arrivée du navire au port de Marseille*

Le transporteur actif ou son représentant notifie l'arrivée du navire au système douanier Delta P, par liste de MRN (347 FR), dès que le « poste à quai » lui a été communiqué par la capitainerie.

En réponse, la douane renvoie au transporteur actif les contrôles qui seront effectués au port de Marseille.

***c) Transport combiné***

Soit le cas de marchandises en remorques tractées en provenance de Turquie et chargées sur un navire à destination de l'Union européenne *via* le port de Toulon (UE/FR) où elles sont déchargées en totalité)

*—Avant l'arrivée du navire au port de Toulon*

Au moins 2 heures avant l'arrivée du navire à Toulon, le transporteur routier transmet les ENS (IE315) au système français (AS).

*—A l'arrivée du navire au port de Toulon*

Le transporteur actif ou son représentant notifie l'arrivée du navire au système douanier Delta P par liste de MRN (347 FR) reprenant les ENS déposées par le transporteur routier, dès que le « poste à quai » lui a été communiqué par la capitainerie

**7- Cas du transport fluvial**

Soit le cas d'un navire fluvio-maritime opéré par une compagnie maritime effectuant un transport de vrac en provenance d'Israël et à destination finale de Chalons-sur-Saône (transport fluvio-mer).

***a) Avant l'arrivée du navire au port fluvial de Chalons-sur-Saône***

Au moins 2 heures avant l'arrivée au port fluvial de Chalons-sur-Saône, la compagnie maritime transmet l'ENS au système douanier (AS).

***b) A l'arrivée du navire au port fluvial de Chalons-sur-Saône***

Le transporteur actif ou son représentant notifie l'arrivée du navire au système douanier Delta P par liste de MRN (347 FR) reprenant les ENS déposées.



**- II - FRANCE : PORT DE DECHARGEMENT (PORT SUBSEQUENT & SUIVANT)**

**1- La notification d'arrivée au port subséquent ou au(x) port(s) suivant(s)**

Cette notification est réalisée avec le message 347 FR (notification d'arrivée des marchandises à décharger).

Le message 347 FR présenté ci-dessous contient toutes les informations sur le navire et le statut douanier correspondant aux marchandises qui vont être déchargées au port subséquent ou port(s) suivant(s).

La colonne centrale permette de connaître les conditions de présence :

- \_O pour « *optional* » (facultatif) ;
- \_D pour « *depending* » (conditionnel) ;
- \_R pour « *requested* » (obligatoire).

Les règles et conditions techniques sont publiées sur le site : [www.pro-douane.gouv.fr](http://www.pro-douane.gouv.fr) onglet « services disponibles » et dans le bas de page, sous le lien « ICS»

			Libellé	Présence	Commentaire
<b>ARRIVAL OPERATION</b>			<b>Rubrique</b>	R	
			Arrival LRN	R	N° de dossier opérateur
			<i>Bureau de notification</i>	R	Bureau de notification
			Transport mode at border (box 25)	R	
			Identification of the means of transport	R	Equivalent ENS : 3 Identity of means of transport crossing border ou 14 Conveyance reference number
			<i>Date et heure d'arrivée physique du moyen de transport</i>	R	Date et heure d'arrivée au 1er bureau d'entrée réel
			Country code of Office of first Entry declared	R	Code pays du 1er bureau d'entrée de l'ENS
			Total number of arrival items	R	
			<b>ARRIVAL ITEM</b>	<b>TRANSPORT DOCUMENT DATA</b>	
Arrival item number	R				
<b>Rubrique</b>	R				
Document Type	R				
<b>CUSTOMS DATA REFERENCE</b>		Transport Document Reference		R	
		Transport Document Reference_LNG		O	
		<b>Rubrique</b>		R	
		MRN		D	
		<i>Code pays du bureau de déchargement</i>		D	
		<i>Bureau de déchargement</i>		D	
		<i>Statut douanier</i>		R	
<b>CUSTOMS DATA REFERENCE DETAILS</b>		<b>Rubrique</b>		R	
		MRN item number		R	
		<i>Code pays du bureau de déchargement</i>		D	
		<i>Bureau de déchargement</i>		D	
<b>TRADER At Entry (Carrier)</b>			<b>Rubrique</b>	R	
			TIN	R	Code EORI du transporteur
<b>CUSTOMS OFFICE Actual Office of first Entry</b>			<b>Rubrique</b>	R	
			Reference Number	R	Code du 1er bureau d'entrée réel

## 2- Illustration

### **a) Marchandises conteneurisées**

Soit le cas d'un navire opéré par une compagnie maritime - non OEA (S) ou (F) effectuant un transport de conteneurs à destination de l'Union européenne empruntant l'itinéraire suivant : Shanghai (CN) - Singapour (SG) - Rotterdam (UE/NL), - Le Havre (FR) - Nantes (FR) - Vigo (ES) et Lisbonne (PT)

*—Avant l'arrivée du moyen de transport dans l'Union européenne*

Les déclarations sommaires d'entrée ENS sont transmises au moins 24 heures avant le chargement dans chaque escale tierce (Shanghai et Singapour) au système ICS néerlandais ;

Les douanes néerlandaises transmettent les risques aux pays subséquents (France, Espagne, Portugal).

*—A l'arrivée du navire aux ports du Havre (port subséquent) et de Nantes (port suivant)*

Le transporteur actif ou son représentant notifie l'arrivée du navire au port du Havre (port subséquent) dès que le « poste à quai » lui a été communiqué par la capitainerie.

La notification a lieu dans le téléservice Delta P par liste de MRN et le statut douanier des marchandises qui vont être déchargées au Havre (347 FR) doit être aussi indiqué .

En réponse, la douane renvoie les contrôles prescrits par les douanes néerlandaises pour les marchandises qui vont être déchargées au Havre.

Le transport actif ou son représentant notifie l'arrivée du navire au port de Nantes (bureau suivant) des marchandises qui vont y être déchargées (347 FR).

En réponse, la douane restitue les contrôles prescrits par les douanes néerlandaises pour les marchandises qui vont être déchargées au port de Nantes.

### **b) Marchandises en vrac**

Soit un navire opéré par une compagnie maritime - non OEA (S) ou (F) - effectuant un transport de vrac à destination de l'Union européenne : pâte à papier en provenance du Japon avec déchargement à Anvers (UE/BE), puis à Boulogne-sur-Mer (FR).

*—Avant l'arrivée du moyen de transport dans l'Union européenne*

La déclaration sommaire d'entrée est transmise au moins 4 heures avant l'arrivée du navire au port d'Anvers au système ICS belge.

Les douanes belges transmettent éventuellement les risques au pays subséquent (France).

*—A l'arrivée du navire au port de Boulogne-sur-Mer (port subséquent)*

Le transporteur actif ou son représentant notifie l'arrivée du navire au port de Boulogne-sur-Mer (port subséquent) au système douanier Delta P par liste de MRN (347 FR), dès que le « poste à quai » lui a été communiqué par la capitainerie

## FICHE N° 2 : TRANSPORT AERIEN

### I- FRANCE : PREMIER AEROPORT D'ENTREE DANS LE TERRITOIRE DOUANIER

#### **1- Les modalités de remplissage de L'ENS**

Pour le transport aérien, il est conseillé de constituer la déclaration sommaire d'entrée (ENS) au niveau de la LTA fille (HAWB).

Néanmoins, il est possible réglementairement et techniquement de constituer l'ENS au niveau de la LTA ou du manifeste (FFM) qui reprend l'ensemble des LTA mères (MAWB). Dans les deux cas, le niveau article de l'ENS doit impérativement correspondre au niveau LTA fille (HAWB).

Il est rappelé que :

- \_un ENS ne peut contenir que 999 articles ;
- \_le terme « groupage » n'est pas accepté ; par conséquent, l'ENS doit comporter la désignation commerciale usuelle ou le code (minimum le SH 4) des marchandises.

#### **2- Le message ENS (IE315)**

Le message ENS présenté ci-dessous concerne les marchandises transportées par la voie aérienne. La colonne de gauche représente les différents niveaux de données (segment général/ segment article).

La colonne centrale permet de connaître les conditions de présence de la donnée :

- \_O pour « *optional* » (facultatif) ;
- \_D pour « *depending* » (conditionnel) ;
- \_R pour « *requested* » (obligatoire).

La colonne de droite commente l'annexe 30 *bis* des DAC (cf. fiche 2 point 5 de la présente décision).

Les règles et conditions techniques sont publiées sur le site : [www.pro-douane.gouv.fr](http://www.pro-douane.gouv.fr) onglet « services disponibles » et dans le bas de page, sous le lien « ICS ».

	Libellé	Présence	Interprétation Annexe 30bis
<b>HEADER (Import Operation)</b>	<b>Rubrique</b>	R	
	1 Reference number (LRN)	R	N° de dossier opérateur
	2 Transport mode at border	R	
	3 Identity of means of transport crossing border	D	Interdit pour le mode aérien
	4 Identity of means of transport crossing border LNG	O	LNG = code iso (2AN) de la langue utilisée : français Ou anglais
	5 Nationality of means of transport crossing border	D	
	6 Total number of items	R	Nombre total d'articles déclaré
	7 Total number of packages	D	
	8 Total gross mass	O	
	9 Declaration place	R	Bien que non reprise à l'annexe 30bis, les Spécifications techniques l'imposent.
	10 Declaration place LNG	O	cf rub4
	11 Specific Circumstance Indicator	O	
	12 Transport charges/ Method of Payment	O	
	13 Commercial Reference Number	D	Référence unique de l'envoi. Si non disponible, un code document de transport est obligatoire
	14 Conveyance reference number	D	N° de vol (IATA) obligatoire pour le transport aérien
	15 Place of loading	D	La codification prévue dans le règlement (Locode AN5- Code national AN6) n'est pas reprise dans les Spécifications techniques qui sont appliquées : code Pays 2AN-Libellé
	16 Place of loading LNG	O	
	17 Place of unloading	O	La codification prévue dans le règlement (Locode AN5- Code national AN6) n'est pas reprise dans les Spécifications techniques qui sont appliquées : code Pays 2AN-Libellé
	18 Place of unloading LNG	O	cf rub4
19 Declaration date and time	R		
<b>(CONSIGNOR) TRADER</b>	<b>Rubrique</b>	D	
	20 Name	D	
	21 Street and number	D	
	22 Postal code	D	
	23 City	D	
	24 Country code	D	
	25 NAD LNG	O	cf rub4
26 TIN	O	N° EORI si disponible (y compris pour la Reconnaissance mutuelle), sinon nom et adresse	
<b>(CONSIGNEE) TRADER</b>	<b>Rubrique</b>	D	
	27 Name	D	
	28 Street and number	D	
	29 Postal code	D	
	30 City	D	
	31 Country code	D	
	32 NAD LNG	O	cf rub4
33 TIN	D	N° EORI facultatif sauf pour les OEA full ou sureté/sécurité qui doivent de plus remplir l'indicateur De circonstance spécifique (rub 11) par « E »	
<b>NOTIFY PARTY</b>	<b>Rubrique</b>	D	
	98 Name	D	
	99 Street and number	D	
	100 Postal code	D	
	101 City	D	
	102 Country code	D	
	103 NAD LNG	O	cf rub4
104 TIN	O	N° EORI si disponible	

GOODS ITEM		<b>Rubrique</b>	R		
		34 Item number	R	N° séquentiel de chaque article de l'ENS	
		35 Goods description	O	Facultative si le « commodity code » est servi	
		36 Goods description LNG	O	cf rub4	
		37 Gross mass	D		
		38 Transport charges/ Method of Payment	D	Servi si disponible	
		39 Commercial Reference Number	D		
		40 UN dangerous goods code	O	Code ONU (UNDG) sur 4 caractères	
		41 Place of loading	D		
		42 Place of loading LNG	O	cf rub4	
		43 Place of unloading	D		
		44 Place of unloading LNG	O	cf rub4	
		<b>PRODUCED DOCUMENTS / CERTIFICATES</b>	<b>Rubrique</b>	D	La référence au document de transport doit être fournie Si le « commercial reference number » n'est pas servi
			45 Document type	R	
	46 Document reference		R		
	47 Document reference LNG		O	cf rub4	
	<b>SPECIAL MENTIONS</b>	<b>Rubrique</b>	O		
		48 Additional information coded	R		
	<b>(CONSIGNOR) TRADER</b>	<b>Rubrique</b>	D		
		49 Name	D		
		50 Street and number	D		
		51 Postal code	D		
		52 City	D		
		53 Country code	D		
		54 NAD LNG	O	cf rub4	
	<b>(CODE) COMMODITY</b>	<b>Rubrique</b>	D		
		56 Combined Nomenclature	R	Minimum 4 caractères	
	<b>(CONSIGNEE) TRADER</b>	<b>Rubrique</b>	D		
		57 Name	D		
		58 Street and number	D		
		59 Postal code	D		
		60 City	D		
		61 Country code	D		
		62 NAD LNG	O	cf rub4	
	<b>CONTAINERS</b>	<b>Rubrique</b>	O		
		64 Container number	R		
	<b>(MEANS OF TRANSPORT AT BORDER) IDENTITY</b>	<b>Rubrique</b>	D		
		65 Nationality crossing border	D		
		66 Identity of means of transport crossing border	R		
	<b>PACKAGES</b>	67 Identity of means of transport crossing border LNG	O	cf rub4	
		<b>Rubrique</b>	D		
		68 Kind of packages	R		
		69 Number of packages	D	Ne pas servir dans le cas de marchandises en vrac ou Non emballées	
		70 Number of pieces	D	Ne pas servir dans le cas de marchandises en vrac. Obligatoire pour les marchandises non emballées	
		71 Marks & numbers of packages (long)	D	Ne pas servir dans le cas de marchandises en vrac ou non emballées. Obligatoire dans les autres cas	
		72 Marks & numbers of packages (long) LNG	O	cf rub4	
	<b>NOTIFY PARTY</b>	<b>Rubrique</b>	D		
		73 Name	D		
		74 Street and number	D		
		75 Postal code	D		
		76 City	D		
		77 Country code	D		
		78 NAD LNG	O	cf rub4	
	79 TIN	O			

ITINERARY	Rubrique	D	
	80 Country of routing code	R	
(LODGEMENT) CUSTOMS OFFICE	Rubrique	O	
	81 Reference number	R	
(REPRESENTATIVE) TRADER	Rubrique	O	Cette donnée n'est pas reprise dans les tableaux 1 à 5 De l'annexe 30bis. Dans les spécifications techniques Mises en oeuvre, il s'agit du représentant du « Notify Party »
	82 Name	D	
	83 Street and number	D	
	84 Postal code	D	
	85 City	D	
	86 Country code	D	
	87 NAD LNG	O	cf rub4
	88 TIN	O	
(LODGING SUMMARY DECLARATION) PERSON	Rubrique	R	
	89 Name	D	
	90 Street and number	D	
	91 Postal code	D	
	92 City	D	
	93 Country code	D	
	94 NAD LNG	O	cf rub4
SEALS ID	95 TIN	R	N° EORI obligatoire
	Rubrique	O	
	96 Seals identity	R	
(FIRST ENTRY) CUSTOMS OFFICE	97 Seals identity LNG	O	cf rub4
	Rubrique	R	
	105 Reference number	R	
(SUBSEQUENT ENTRY) CUSTOMS OFFICE	106 Expected date and time of arrival	R	Format YYYYMMDDHHMM en heure locale
	Rubrique	O	Ne pas servir pour le transport routier et ferroviaire
(ENTRY CARRIER) TRADER	107 Reference number	R	
	Rubrique	O	
	108 Name	D	
	109 Street and number	D	
	110 Postal code	D	
	111 City	D	
	112 Country code	D	
(ENTRY CARRIER) TRADER	113 NAD LNG	O	cf rub4
	114 TIN	D	Obligatoire pour le transport maritime, fluvial et aérien

### 3- La notification d'arrivée de l'aéronef et des marchandises à décharger dans un aéroport français (messages 347 C et 347 FR)

La France étant premier point d'entrée, les notifications d'arrivée par clé ou par liste de MRN sont possibles.

#### a) le message 347 C (par clé)

Le message 347 C (notification d'arrivée de l'aéronef par clé) présenté ci-dessous concerne la notification d'arrivée de l'aéronef au premier aéroport d'entrée dans le territoire douanier de la Communauté.

Les données sont toutes obligatoires.

	Libellé	Présence	Commentaire
ARRIVAL OPERATION	Rubrique	R	
	Arrival LRN	R	N° dossier opérateur
	Transport mode at border (box 25)	R	
	Identification of the means of transport	R	Equivalent ENS : 3 Identity of means of transport crossing border ou 14 Conveyance reference number
	<i>Date et heure d'arrivée physique du moyen de transport</i>	R	Date et heure d'arrivée au 1er bureau d'entrée réel
	Expected date and time of arrival	R	Date et heure d'arrivée prévisionnelle de l'ENS
TRADER At Entry (Carrier)	Rubrique	R	
	TIN	R	Code EORI du transporteur
CUSTOMS OFFICE Actual Office of first Entry	Rubrique	R	
	Reference Number	R	Code du 1er bureau d'entrée réel

**b) Le message 347 FR**

Le message 347 FR présenté ci-dessous contient toutes les données sur l'aéronef et la liste des MRN correspondant à la cargaison complète de l'aéronef (premier aéroport d'entrée) et aux marchandises à décharger au premier port d'entrée.

La colonne centrale permet de connaître les conditions de présence de la donnée :

- O pour « *optional* » (facultatif) ;
- D pour « *depending* » (conditionnel) ;
- R pour « *requested* » (obligatoire).

Les règles et conditions techniques sont publiées sur le site : [www.pro-douane.gouv.fr](http://www.pro-douane.gouv.fr) onglet « services disponibles » et dans le bas de page, sous le lien « ICS »

			Libellé	Présence	Commentaire
ARRIVAL OPERATION			Rubrique	R	
			Arrival LRN	R	N° de dossier opérateur
			<i>Bureau de notification</i>	R	Bureau de notification
			Transport mode at border (box 25)	R	
			Identification of the means of transport	R	Equivalent ENS : 3 Identity of means of transport crossing border ou 14 Conveyance reference number
			<i>Date et heure d'arrivée physique du moyen de transport</i>	R	Date et heure d'arrivée au 1er bureau d'entrée réel
			Country code of Office of first Entry declared	R	Code pays du 1er bureau d'entrée de l'ENS
			Total number of arrival items	R	
ARRIVAL ITEM	TRANSPORT DOCUMENT DATA		Rubrique	R	
			Arrival item number	R	
			Rubrique	R	
			Document Type	R	
			Transport Document Reference	R	
			Transport Document Reference_LNG	O	
	CUSTOMS DATA REFERENCE		Rubrique	R	
			MRN	D	
			<i>Code pays du bureau de déchargement</i>	D	
			<i>Bureau de déchargement</i>	D	
			<i>Statut douanier</i>	R	
			Rubrique	R	
			MRN item number	R	
			<i>Code pays du bureau de déchargement</i>	D	
<i>Bureau de déchargement</i>	D				
TRADER At Entry (Carrier)			Rubrique	R	
			TIN	R	Code EORI du transporteur
CUSTOMS OFFICE Actual Office of first Entry			Rubrique	R	
			Reference Number	R	Code du 1er bureau d'entrée réel

#### 4 – Cas d'un vol long courrier

Soit le cas d'un aéronef (cargo) opéré par une compagnie aérienne effectuant un vol New York-Roissy (vol long courrier) avec déchargement des marchandises en totalité à Roissy.

##### a) Avant l'arrivée de l'aéronef à l'aéroport à Roissy

Au moins 4 heures avant l'arrivée de l'aéronef à Roissy, la compagnie aérienne, en tant que déposant et transporteur actif, ou son représentant transmet les ENS (IE315) pour toutes les marchandises à bord, au système français (AS).

La douane attribue pour chaque ENS un MRN et effectue une analyse de risque sûreté et sécurité pour chaque ENS transmise.

##### b) A l'arrivée de l'aéronef à l'aéroport à Roissy

Dès l'atterrissage de l'aéronef à l'aéroport de Roissy, la compagnie aérienne ou son représentant notifie l'arrivée du vol dans le système douanier Delta P :

- soit par clé (347 C) suivie d'une notification des marchandises déchargées à Roissy (347 FR)
- soit par liste de MRN (347 FR).

En réponse, la douane renvoie à la compagnie aérienne ou son représentant les contrôles éventuels qui seront effectués au déchargement à Roissy.



## **5- Cas d'un vol long courrier avec partage de vol**

Soit le cas d'un aéronef (passagers/fret) opéré par la compagnie aérienne A et par la compagnie aérienne B, (deux numéros de vol – vol partagé ), effectuant un vol New York-Roissy avec déchargement des marchandises en totalité à Roissy.

### **a) Avant l'arrivée de l'aéronef à l'aéroport à Roissy**

Au moins 4 heures avant l'arrivée de l'aéronef à Roissy :

- \_la compagnie aérienne A, en sa qualité de déposant et de transporteur actif, ou son représentant transmet les ENS (IE 315) au système douanier (AS), pour les marchandises à bord couvertes par son n° de vol ;
- \_la compagnie aérienne B, en sa qualité de déposant et de transporteur actif, ou son représentant transmet les ENS (IE 315) au système douanier (AS), pour les marchandises à bord couvertes par son n° de vol.

La douane attribue pour chaque ENS transmise par les compagnies aériennes A et B un MRN et effectue une analyse de risque sûreté et sécurité pour chaque ENS transmise.

### **b) A l'arrivée de l'aéronef à l'aéroport à Roissy**

Dès l'atterrissage de l'aéronef à l'aéroport à Roissy, chaque compagnie aérienne ou son représentant notifie l'arrivée de son vol au système douanier Delta P :

- \_soit par clé (347 C) suivie d'une notification des marchandises déchargées à Roissy (347 FR);
- \_soit par liste de MRN (347 FR).

En réponse, la douane renvoie à chaque compagnie aérienne les contrôles éventuels la concernant, qui seront effectués au déchargement.

## **6- Cas d'un vol court courrier avec réservation de fret par un commissionnaire de transport ou un importateur**

Soit le cas d'un aéronef (passagers/fret – vol mixte) opéré par une compagnie aérienne avec laquelle un commissionnaire de transport (un groupeur) ou un importateur contracte le transport de marchandises, effectuant un vol Tunis-Marseille Marignane avec déchargement en totalité des marchandises à Marignane.

### **a) Avant l'arrivée de l'aéronef à Marseille Marignane**

Au plus tard au moment du décollage effectif de l'aéronef à Tunis :

- \_la compagnie aérienne, en sa qualité de déposant et de transporteur actif, ou son représentant, transmet les ENS (IE315) au système douanier (AS), pour les marchandises dont elle a la responsabilité commerciale ;
- \_le commissionnaire de transport, en sa qualité de déposant, ou son représentant, transmet les ENS (IE315) au système douanier (AS), pour les marchandises dont il a émis la lettre de transport aérien (LTA) ;
- \_un importateur ou son représentant transmet les ENS (IE315) pour ses propres marchandises au système douanier (AS). Il doit être précisé que cette transmission par un tiers ne peut se faire qu'avec la connaissance et le consentement de la compagnie aérienne.

### ***b) A l'arrivée de l'aéronef à Marseille Marignane***

Dès l'atterrissage de l'avion à l'aéroport à Marseille Marignane, la compagnie aérienne ou son représentant notifie l'arrivée du vol au système douanier Delta P :

–soit par clé (347 C) suivie d'une notification des marchandises déchargées à Marseille Marignane (347FR) ;

–soit par liste de MRN (347 FR) couvrant toute la cargaison.

En réponse, la douane renvoie à la compagnie aérienne ou son représentant les contrôles éventuels qui seront effectués au déchargement.

## **- II – FRANCE : PAYS SUBSEQUENT DANS LE TERRITOIRE DOUANIER**

### **1- Rappel**

Par la voie aérienne, pour qu'un aéroport soit subséquent, il faut que le même avion, qui a acheminé les marchandises du pays tiers au premier point d'entrée dans l'Union européenne, réachemine les marchandises entre les deux aéroports communautaires.

### **2- Illustration**

Soit un aéronef (cargo) opéré par une compagnie aérienne effectuant un vol Kuala Lumpur-Schipol-Bâle Mulhouse (vol long courrier) avec déchargement des marchandises à Schipol et à Bâle Mulhouse.

#### ***a) Avant l'arrivée de l'avion à l'aéroport de Schipol***

Les déclarations sommaires d'entrée ENS sont transmises au moins 4 heures avant l'arrivée de l'avion à l'aéroport de Schipol au système ICS néerlandais.

Les douanes néerlandaises transmettent les risques à la France (pays subséquent).

#### ***b) A l'arrivée de l'avion à l'aéroport à Bâle Mulhouse (bureau subséquent)***

Dès l'atterrissage, la compagnie aérienne ou son représentant notifie l'arrivée de l'avion à Bâle Mulhouse (aéroport subséquent) au système douanier Delta P par liste de MRN et indique le statut douanier des marchandises qui vont être déchargées à Bâle Mulhouse (347 FR).

En réponse, la douane renvoie à la compagnie aérienne ou son représentant les contrôles prescrits par les douanes néerlandaises pour les marchandises qui vont être déchargées à Bâle Mulhouse.

## ANNEXE I : Liste des termes non acceptables des marchandises

Non acceptable	Acceptable
Produits agricoles	Oranges, poisson, riz, pain
Envois d'aide	Couvertures, médicaments
Animaux	Chevaux, volailles, bovins
Vêtements	Chemises pour hommes, lingerie, débardeurs pour filles, vestes pour garçons
Électroménager	Réfrigérateurs, cuisinières, fours à micro-ondes, machines à café
Pièces de voiture	Freins de voiture, pare-brise de voiture
Bouchons	Bouchons en plastique
Produits chimiques, dangereux	Nom réel du produit chimique (pas la marque)
Produits chimiques, non dangereux	Nom réel du produit chimique (pas la marque)
Produits de nettoyage	Alcool, détergents
Marchandises de groupage	
Fournitures didactiques	Crayons, tableaux «intelligents», livres
Appareils électroniques	Ordinateurs, téléviseurs, lecteurs de CD, baladeurs, magnétophones, téléphones mobiles, moniteurs, imprimantes
Équipements	Équipements pour puits de pétrole, équipements pour élevages de volailles
FTG Fret tous genres	
Aliments	Boissons (Voir également les exemples de «produits agricoles»)
Fret général	
Cadeaux	Poupées, voitures télécommandées
Articles ménagers	Plats, assiettes, ustensiles de table (voir également les exemples d'«électroménager»)
Produits industriels	
Fer et acier	Tuyaux en fer, tuyaux en acier, matériaux de construction en fer, matériaux de construction en acier
Matériel informatique	
Articles en cuir	Selles, sacs à main en cuir, vestes en cuir
Pièces de machines	Pompes, joints, moteurs
Équipements mécaniques	Machines de travail du métal, machines à fabriquer les cigarettes, machines à coudre, machines d'imprimerie
Machines	(Voir les exemples d'«équipements mécaniques»)
Huiles	Huiles minérales, huiles végétales

<b>Non acceptable</b>	<b>Acceptable</b>
Minerai	Minerai de fer, minerai de cuivre
Pièces	
Effets personnels	
Tuyaux	Tuyaux en plastique, tuyaux en acier, tuyaux en cuivre
Plantes	Tulipes
Articles en plastique	Ustensiles de cuisine en plastique, articles ménagers en plastique
Polyuréthane	Fils en polyuréthane, gants médicaux en polyuréthane
Carburants	Essence, Fioul, GPL...
Articles en caoutchouc	Tuyaux en caoutchouc, convoyeurs en caoutchouc
Barres et baguettes	Baguettes de soudure, barres de combustible, barres de cuivre
<i>Said to Contain</i> (Censé contenir)	
Articles sanitaires	Serviettes, seaux, détergents, brosses à dents
Déchets	Déchets de plastique, déchets de mousse, déchets de fer
Pièces détachées	
Textiles	Tissu en lin, T-shirts (voir également les exemples de «vêtements»)
Outils	Outillage à main, outillage électrique
Jouets	
Produits divers	
Véhicules	Bateaux, voitures, bicyclettes
Armes	Poignards, mitrailleuses
Fils	Fils en fer et en acier, fils en cuivre
Articles en bois	Meubles en bois, ustensiles de cuisine en bois

## **ANNEXE II : Modèle de document sûreté/sécurité**

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

DOCUMENT SÉCURITÉ ET SÛRETÉ (DSS)

Transporteur (S07) No. <input type="checkbox"/>		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">TYPE DE DÉCLARATION (1)</td> <td rowspan="2" style="text-align: center; vertical-align: middle;">MRN</td> </tr> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Formulaires (3)</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Autre SCI (S32)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">001</td> <td style="text-align: center;">Articles (5)</td> <td>Date d'émission:</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>Bureau de douane:</td> </tr> </table>		TYPE DE DÉCLARATION (1)		MRN	Formulaires (3)	Autre SCI (S32)	001	Articles (5)	Date d'émission:			Bureau de douane:
TYPE DE DÉCLARATION (1)		MRN												
Formulaires (3)	Autre SCI (S32)													
001	Articles (5)	Date d'émission:												
		Bureau de douane:												
Identité et nationalité du moyen de transport actif franchissant la frontière (21)		Numéro de référence (7)												
Mode de tr. (25)		Code du (des) pays de l'itinéraire (S13)												
Numéro de référence du transport (S10)		Date/heure 1er lieu arr.terr.douan.(S12)												
Bureau de sortie (29)		Localisation des marchandises (30)												
Bureaux d'entrée suivants (S11/2)		Code 1er lieu d'arr. (S11)												
Destinataire (sécurité) (S06) No.		Marques d'expédition (S22)												
Expéditeur (sécurité) (S04) No.		Partie à notifier (S08) No.												
No(s) conteneur(s) (31/3)		Lieu de chargement (S17)												
Destinataire (sécurité) (S06) No.		Lieu de déchargement (S18)												
Expéditeur (sécurité) (S04) No.		N° réf. unique de l'envoi/du doc. de transport (S02-03)												
No(s) conteneur(s) (31/3)		Numéro des scellés commerciaux (S28)												
Destinataire (sécurité) (S06) No.		Masse brute (kg) (35)												
Expéditeur (sécurité) (S04) No.		Code mode p. frais tr.(S29)												
No(s) conteneur(s) (31/3)		Partie à notifier (S08) No.												
Nombre et nature des colis, pièces, marques et numéros des colis (31/f1)		Lieu de chargement (S17)												
Désignation des marchandises (31/2)		Lieu de déchargement (S18)												
Person. déposant la décl. somm. sortie/entrée(S05) No.		N° réf. unique de l'envoi/du doc. de transport (S02-03)												
Repr. de la pers. déposant décl. som. (S06a) No.		Numéro des scellés commerciaux (S28)												
Lieu et date:		Masse brute (kg) (35)												
Signature et nom:		Code mode p. frais tr.(S29)												
		Art. No (32) <b>001</b>												

## Notes explicatives et éléments d'informations (données) du document sécurité et sûreté

Le formulaire contient des informations génériques, ainsi que des informations portant sur un article de marchandises.

Les informations qui figurent dans le document sécurité et sûreté sont fondées sur les données fournies dans la déclaration sommaire d'entrée ou de sortie; le cas échéant, ces informations seront modifiées par la personne déposant la déclaration sommaire et/ou vérifiées par le bureau d'entrée ou de sortie, selon le cas.

Le document sécurité et sûreté doit être rempli par la personne qui dépose la déclaration sommaire. Outre le fait qu'ils doivent être conformes aux dispositions des notes explicatives des annexes 30 *bis* et 37, les éléments d'information doivent être imprimés comme suit:

1) Case MRN — numéro de référence du mouvement défini à l'annexe 45 sexies ou références ad hoc fournies par le bureau de douane. Le MRN est imprimé sur la première page et sur toutes les listes d'articles

2) Bureau de douane

Numéro de référence du bureau d'entrée/de sortie.

3) Case Type de déclaration (1)

Codes "IM" ou "EX" selon que le document contient les données de la déclaration sommaire d'entrée ou de sortie.

4) Case Numéro de référence (7)

Indiquer le LRN — Numéro de référence local, défini à l'annexe 37 *bis*.

5) Case Code 1<sup>er</sup> lieu d'arr. (S11)

Code du premier lieu d'arrivée.

6) Case Date/heure arr. 1<sup>er</sup> lieu sur terr. douanier (S12)

Indiquer la date et l'heure d'arrivée au premier lieu d'arrivée sur le territoire douanier.

7) Case Code mode p. frais tr. (S29)

Indiquer le code du mode de paiement des frais de transport.

8) Case Code ONU (S27) – Code des marchandises dangereuses ONU

9) Case Autre SCI (S32)

Indiquer tout autre indicateur de circonstance spécifique.

Le document d'accompagnement sécurité et sûreté ne fait l'objet d'aucune modification, adjonction ou suppression, sauf indication contraire du règlement CE 414/2009.

### **ANNEXE III : Modèle de liste d'articles sûreté/sécurité (LDA)**



COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

TYPE DE DÉCLARATION (1)		MRN
	Autre SCI (S32)	
Formulaires (3)		Date d'émission: Bureau de douane:
<b>BIS</b>		

LISTE D'ARTICLES SÉCURITÉ ET SÛRETÉ (LdA S/S)

Destinataire (sécurité) (S06) No.		Partie à notifier (S08) No.	
<input type="checkbox"/>			
Expéditeur (sécurité) (S04) No.		Lieu de chargement (S17)	Lieu de déchargement (S18)
		N° réf. unique de l'envoi/du doc. de transport (S02-03)	
No(s) conteneur(s) (31/3)		Numéro des scellés commerciaux (S28)	Masse brute (kg) (35)
			Code mode p. frais tr. (S29)
Nombre et nature des colis, pièces, marques et numéros des colis (31/1)		Identité et nationalité du moyen de transport actif franchissant la frontière (21)	
		Mentions spéciales (44/2)	
Désignation des marchandises (31/2)			Code marchandises (33)
			Code ONU (S27)
			Art. No (32)
Destinataire (sécurité) (S06) No.		Partie à notifier (S08) No.	
Expéditeur (sécurité) (S04) No.		Lieu de chargement (S17)	Lieu de déchargement (S18)
		N° réf. unique de l'envoi/du doc. de transport (S02-03)	
No(s) conteneur(s) (31/3)		Numéro des scellés commerciaux (S28)	Masse brute (kg) (35)
			Code mode p. frais tr. (S29)
Nombre et nature des colis, pièces, marques et numéros des colis (31/1)		Identité et nationalité du moyen de transport actif franchissant la frontière (21)	
		Mentions spéciales (44/2)	
Désignation des marchandises (31/2)			Code marchandises (33)
			Code ONU (S27)
			Art. No (32)

## **Notes explicative et éléments d'information( données)de la liste d'articles sûreté/sécurité**

Les cases de la liste d'articles ne peuvent pas être agrandies verticalement

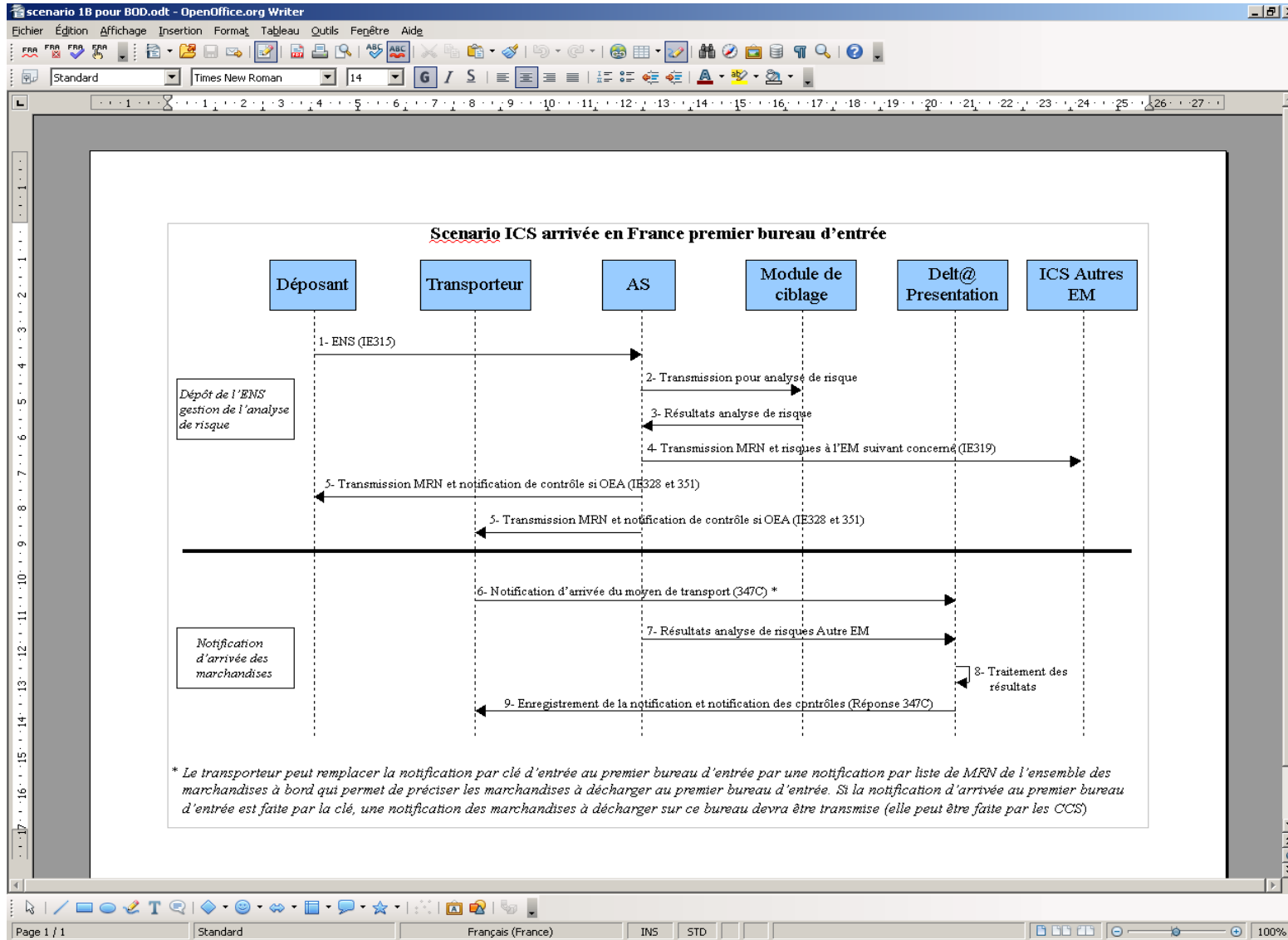
Outre le fait qu'ils doivent respecter les dispositions des notes explicatives des annexes 30 *bis* et 37, les éléments d'information des différentes cases doivent être imprimés comme suit:

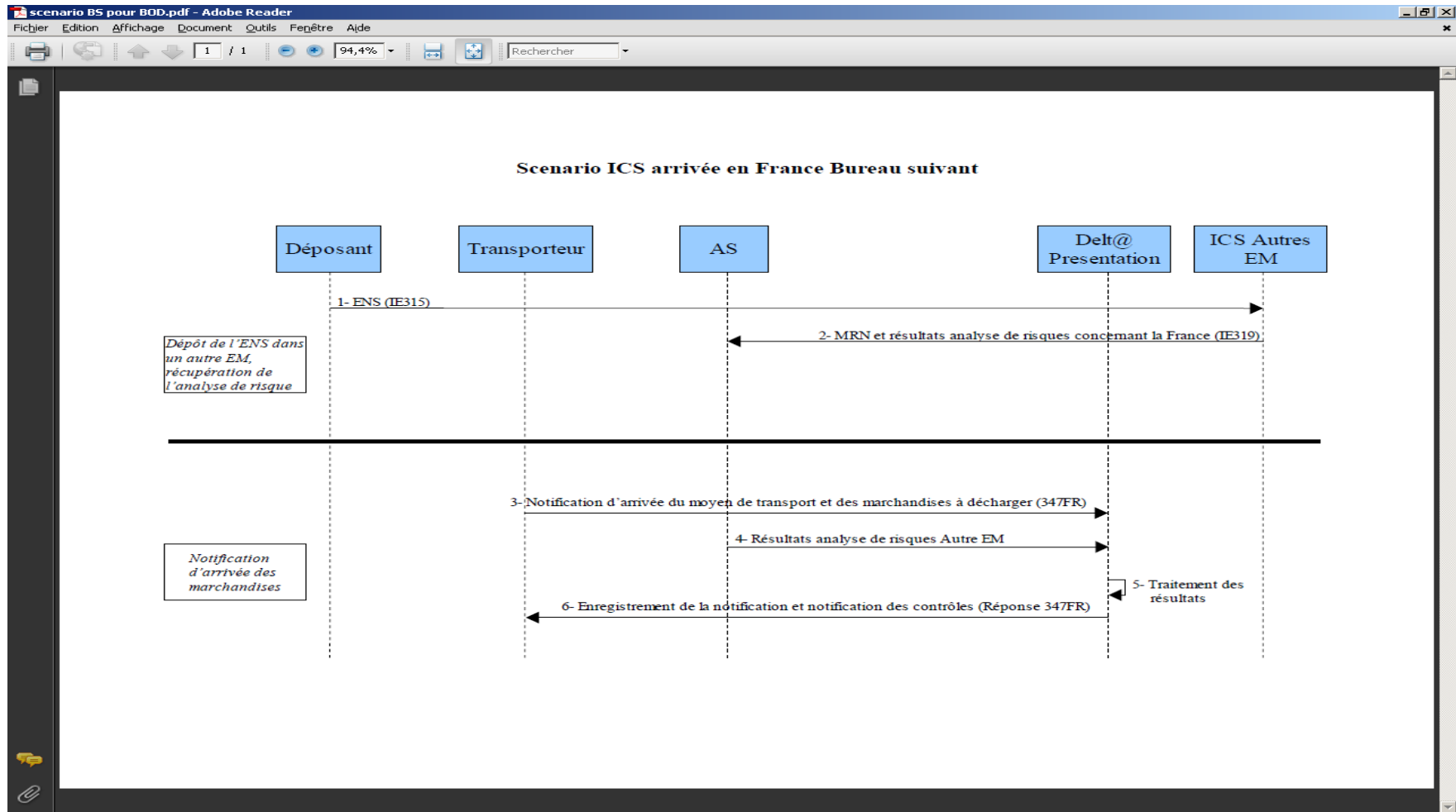
Case Art.N (32) — Numéro de série de l'article en question

Case Code mode p. frais tr ( S 29 )– Code du mode de paiement des frais de transport.

Case Code ONU (S27) – Code des marchandises dangereuses ONU »

## **ANNEXE IV : Schémas ICS**





## **ANNEXE V : Demande d'immatriculation EORI**

**DEMANDE D'OCTROI DE NUMERO EORI**

(Remplir suivant les cases ad hoc ci-après)

Vous êtes une société ou un établissement

(\*)Raison sociale

:

Vous êtes un groupement de personne à but non lucratif ou un groupement de bien

(\*)Nom du groupement

:

Vous êtes un entrepreneur individuel ou une personne physique.

(\*)Prénom et Nom de Naissance

:

Renseignements complémentaires

Type de personne

(Veuillez cocher la case la cas échéant)

:

Personne physique

Personne morale

Association de personnes ayant la capacité de faire des actes juridiques sans avoir de personnalité morale.

Date de création/naissance

:

Numéro SIRET<sup>a</sup>

:

Numéro de TVA<sup>b</sup>

:

Code APE

:

Statut juridique

:

(\*) Voie

:

n°

Voie :

(\*) Complément d'adresse

:

(\*) Localisation

:

Code postal :

Commune :

Pays :

Votre numéro de téléphone ou de fax

:

Votre adresse électronique fonctionnelle

:

Nom de la personne à contacter

:

Coordonnées de la personne à contacter

:



Le signataire autorise la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects à communiquer les données précitées d'une manière (\*) à la Commission Européenne en vue de la publication de ces données sur le site web EORI de TAXUD (site public) en application de l'article 4 viciis des dispositions d'application du Code des douanes communautaires tel que modifié par le règlement (CE) N° 3122/09 de la Commission du 16 avril 2009.



Le service certifié n'a été pas encore immatriculé en qualité d'EORI dans un autre Etat-membre de la CE.



Le service s'engage à notifier toute modification des données de la présente au bureau des douanes principal dont il dépend

Nom et qualité de la personne ayant complété ce formulaire :

Date :

Signature/Cachet de l'entité :

Décision des services douaniers

Numéro EORI attribué à l'opérateur

Date d'attribution :

Cachet du service

Le formulaire est à retourner par courrier - ou par fax au bureau principal ou au pôle d'action économique dont vous dépendez.

INFORMATIONS CNIL : Les données figurant sur cette demande sont nécessaires pour l'obtention d'un numéro EORI. Elles feront l'objet de traitements au sein de la DGDDI. En application de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, un droit d'accès et de rectification aux dites informations est réservé à l'opérateur.

<sup>a</sup> Si disponible.<sup>b</sup> Veuillez cocher la case la cas échéant.