

Montreuil, le 17 novembre 2020

Note aux opérateurs

- Objet** : Brexit – Modalités de gestion du transit et TIR dans le cadre de la frontière intelligente pour les flux importation et exportation
- Ref.** : NA n°20000160 du 17 novembre 2020 « Brexit - La frontière intelligente »
- PJ.** : Annexe 1 : Modalités de gestion du régime TIR dans le cadre de la frontière intelligente pour les flux entrée et sortie
Annexe 2 : Comment remplir les rubriques du carnet TIR

La présente note précise la gestion du transit à l'entrée et à la sortie du territoire douanier de l'Union (TDU), dans le cadre de la frontière intelligente, pour la circulation de marchandises en provenance ou à destination du Royaume-Uni, auprès :

- des bureaux de contrôle (BC) de Dunkerque ferry, de Calais port/tunnel pour les Hauts-de-France ;
- des bureaux principaux (BP) de Caen, de Rouen, du Havre et du BC de Cherbourg pour la Normandie ;
- du BP de Brest et du BC de Saint-Malo pour la Bretagne.

Pour mémoire, il est recommandé aux opérateurs de privilégier, à l'import, l'acheminement des marchandises en provenance du Royaume-Uni sous transit commun depuis un bureau de départ britannique jusqu'à un bureau de douane situé à l'intérieur du TDU.

DGDDI
Sous-direction du commerce international
Bureau de la politique du dédouanement
11 rue des Deux Communes
93558 MONTREUIL CEDEX
Site internet : www.douane.gouv.fr

Affaire suivie par : Cellule Transit
Courriel : dg-comint1-transit@douane.finances.gouv.fr

Ref : 20000164

1. Le conventionnement des opérateurs à Delta T

L'applicatif Delta T gèrera les flux de marchandises sous transit, en provenance du Royaume-Uni et de la république d'Irlande.

Pour déposer des déclarations de transit ou recevoir de la marchandise sous transit, l'opérateur économique doit disposer d'une convention d'accès à Delta T.

Il est donc nécessaire de disposer d'une convention par établissement concerné par les mouvements de marchandises sous transit. En revanche, dès lors que cette convention est établie, elle permet de faire des opérations de transit sur l'ensemble des bureaux de douane ouverts au transit.

L'opérateur qui ne dispose pas de convention d'accès à Delta T est invité à contacter son pôle gestion des procédures.

Si le mouvement de transit commun ne fait que passer par la France, aucune signature de convention Delta T n'est requise.

2. Les compétences des bureaux relatives au transit

2.1. Les compétences en matière de transit des bureaux sur les façades normande et bretonne (  l'exclusion du Havre)

Les compétences « transit » des bureaux d j   existants demeurent inchangées. Ces compétences peuvent être consultées sur le site EUROPA, à l'adresse suivante :

https://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/col/col_search_home.jsp?Lang=fr

2.2. Les compétences en matière de transit du bureau du Havre CREPS

Les flux Brexit au Havre sont gérés par Le Havre Port – CREPS (FRD02300). Le bureau du Havre Port – CREPS a la compétence de bureau départ (DEP), passage (TRA) et destination (DES).

2.3. Les compétences relatives au transit des bureaux de Dunkerque ferry et de Calais port/tunnel

2.3.1. Les compétences départ et passage transit

Les bureaux de Calais port/tunnel (FR620001) et de Dunkerque ferry (FR590002) ont les compétences pour la gestion courante du transit :

- en tant que bureau de départ (DEP);¹
- en tant que bureau de passage (TRA).

2.3.2. L'absence de compétence destination (DES) transit (import et export)

Afin de maintenir la fluidité du passage, les bureaux de contrôle de Calais port/tunnel et de Dunkerque ferry n'ont pas la compétence destination (DES) transit dans EUROPA et ne pourront donc pas être repris sur une déclaration de transit comme bureaux de destination.

2.3.3. Les bureaux de Dunkerque port et Calais ville

Les bureaux de Dunkerque port (FR001260) et Calais ville (FR000740) ne sont pas des bureaux connectés à la frontière intelligente.

Pour information :

- Le bureau du port de Dunkerque a des compétences relatives à la gestion du transit en tant que bureau de départ, bureau de passage (TRA) et bureau de destination (DES).
- Le bureau de Calais a des compétences relatives à la gestion du transit en tant que bureau de départ (DEP) et bureau de destination (DES).

3. La gestion des mouvements de transit à la frontière (flux entrée et sortie)

¹ Les bureaux de Calais port/tunnel et Dunkerque ferry n'ont pas vocation à être bureau départ transit dans le sens de la sortie de l'Union européenne.

La gestion des mouvements de marchandises sous transit suppose une prise en charge en lien avec le SI Brexit, au moyen de l'association des plaques d'immatriculation de l'unité de transport avec le MRN de la déclaration de transit, repris sur le document d'accompagnement.

3.1. La gestion des mouvements en transit commun

3.1.1. Dans le sens de l'entrée des marchandises

Une marchandise placée sous transit au Royaume-Uni et destinée au TDU doit être présentée, accompagnée de son document d'accompagnement, au bureau de passage, afin que la notification de passage frontière soit réalisée dans Delta T.

Le SI Brexit permet l'automatisation de la notification de passage frontière, dès l'arrivée de la marchandise. Le passage de la marchandise est, par conséquent, notifié automatiquement dans Delta T. Les marchandises SPS² font l'objet d'un cas particulier (cf. point 5).

Lorsque le bureau de passage déclaré ne correspond pas au bureau de passage réel, le SI Brexit remonte l'information à Delta T qui se charge d'effectuer le détournement.³

3.1.2. Dans le sens de la sortie des marchandises (cas dit de l'export-transit)

Lorsque des marchandises déclarées à l'exportation (hors DCN ou en DCN) sont ensuite placées, auprès du même bureau de douane (hors DCN) ou auprès du bureau de présentation (en DCN), sous un régime de transit vers un bureau de destination situé au Royaume-Uni, la supervision de la sortie de ces marchandises est assurée dans le cadre du suivi des régimes de transit, et aucun mouvement ECS n'est généré. En effet, la règle du transit à l'export est la suivante : le bureau d'exportation (hors DCN) ou le bureau de présentation (en DCN) équivaut au bureau de départ transit et au bureau de sortie transit.

Exemple : dans le cas d'un placement sous transit à Gennevilliers, faisant suite à un dédouanement à l'export à Gennevilliers (hors DCN), ou en DCN avec Gennevilliers comme bureau de présentation (et par exemple Bordeaux comme bureau de déclaration), la déclaration d'exportation doit indiquer comme bureau de sortie "Gennevilliers" et le déclarant doit renseigner en case 44 le type de sortie "sortie immédiate - transit immédiat". Ainsi, aucun mouvement ECS ne sera généré. A la sortie effective des marchandises à Calais port/tunnel (par exemple), le transporteur devra scanner le code-barres de la déclaration de transit ou de l'enveloppe logistique regroupant plusieurs déclarations.

À l'appairage, l'opérateur devra présenter le code-barres de sa déclaration de transit.

N.B : Les bureaux de Calais port/tunnel et Dunkerque ferry n'ont pas vocation à être bureau départ transit dans le sens de la sortie de l'Union européenne.

3.2. La gestion des mouvements en transit de l'Union

Les opérateurs ont la possibilité de déposer une déclaration de transit de l'Union, de manière anticipée, au départ des bureaux interfacés à la frontière intelligente. La déclaration peut être déposée :

- 30 jours avant la présentation des marchandises en cas d'utilisation de la déclaration anticipée dans Delta T ;
- 72 heures avant la présentation des marchandises pour les opérateurs en EDI qui ne pourront pas encore bénéficier de la déclaration anticipée au 1^{er} janvier 2021.⁴

La déclaration de transit doit reprendre en pays d'expédition une des mentions suivantes : « GB », « IE », « XI »⁵.

² Il convient d'entendre par marchandises SPS toutes les marchandises soumises à contrôle en poste de contrôle frontalier (PCF) au premier point d'entrée de l'Union conformément au règlement (UE) n°2017/625 sur les contrôles officiels. Il s'agit notamment des animaux vivants, de produits d'origine animale, des aliments pour animaux, des végétaux, des produits soumis à contrôles renforcés et mesure d'urgence.

³ Par exemple, si Dunkerque ferry est repris comme bureau de passage sur la déclaration, mais que l'unité de transport embarque pour Calais port, le SI Brexit, en lien avec Delta T, demande que le mouvement soit détourné, afin que Calais port devienne le bureau de passage.

⁴ La bascule de NSTI vers Delta T implique, pour offrir toutes ses fonctionnalités, dont la déclaration anticipée en EDI, que NSTI soit décommissionné (désactivé), puis que les opérateurs passent du langage EDIFACT à XML. Les opérateurs en EDI ne pourront bénéficier de la déclaration anticipée dans Delta T qu'après le décommissionnement (désactivation) de NSTI et leur passage en XML, qui interviendra postérieurement au 1^{er} janvier 2021.

⁵ Le code GB désigne l'ensemble du Royaume-Uni, IE la République d'Irlande tandis que le code XI désigne l'Irlande du Nord, mise à part du reste du Royaume-Uni.

Un document d'accompagnement provisoire peut être édité, en amont, par les opérateurs économiques, afin d'être en mesure de présenter un document à l'appairage de l'unité de transport, avant l'embarquement.

Une fois que les marchandises ont embarqué dans un ferry ou une navette Eurotunnel, le SI Brexit génère une « notification d'embarquement », qui s'insère dans le cycle de vie de la déclaration de transit dans Delta T. Cette notification indique l'heure et le jour d'embarquement du camion, ainsi que le bureau d'arrivée, auprès duquel les marchandises seront présentées.

Afin de respecter la réglementation douanière, cette notification d'embarquement n'est pas envoyée immédiatement à l'opérateur. En effet, des temporisateurs ont été instaurés pour les points d'entrée bretons et normands, afin que cette notification soit envoyée environ deux heures avant le débarquement. Ainsi, pour les ports bretons et normands, la validation de la déclaration en douane anticipée intervient lorsque le ferry est à proximité des côtes françaises.

Suite à réception de cette notification, l'opérateur valide la déclaration en douane anticipée.

Dans le cas des déclarations déposées en EDI, jusqu'à 72h avant le départ des marchandises, l'opérateur n'a pas de seconde validation à effectuer. Le SI Brexit demande à Delta T de réaliser les contrôles ad hoc.

Si l'un des contrôles en question se révèle insatisfaisant, le bon à enlever n'est pas octroyé et l'unité de transport est orientée en file orange, vers le parking douane.

Dans le cas contraire, l'unité de transport est orientée en file verte et autorisée à quitter l'infrastructure.

Remarque :

Il est recommandé qu'une unité de transport complète soit couverte par :

- le même type de formalité douanière (déclaration(s) de transit ou déclaration(s) d'importation hors DCN ou déclaration(s) d'importation en DCN) ;
- le même type de marchandise (uniquement des marchandises SPS ou uniquement des marchandises non SPS).

En effet, il serait dommageable à la fluidité du trafic que l'ensemble du chargement soit orienté en file orange dès lors qu'une seule partie de la marchandise est concernée par le contrôle.

4. La gestion des mouvements sous régime TIR à la frontière (flux entrée et sortie)

4.1. La gestion des mouvements sous régime TIR – sens entrée sur le TDU

Pour rappel, l'emploi du nouveau système de transit informatisé (NCTS) est obligatoire depuis 2009 pour les marchandises placées sous le régime TIR concernant la partie du trajet se déroulant sur le TDU.

Outre la présentation du carnet TIR, du véhicule et des marchandises, le titulaire du carnet TIR (ou son représentant) est responsable du dépôt des données du carnet dans le système informatisé de transit au bureau de douane de départ ou d'entrée. En France, le dépôt de la déclaration typée TIR se fait dans Delta T.⁶

Cette formalité doit être réalisée avant la présentation en douane, à savoir lorsque la marchandise est encore située au Royaume-Uni.

À l'appairage, côté britannique, le transporteur choisit l'option « TIR/ATA », afin d'indiquer à la douane qu'une prise en charge spécifique doit lui être réservée, au débarquement.

Au débarquement, dans le cadre de la frontière intelligente, le transporteur qui a indiqué qu'il circule sous régime TIR est orienté en file orange, vers le parking douane, afin d'accomplir les formalités d'entrée.

Le titulaire du carnet TIR, ou la personne qui agit sous son autorité, présente le véhicule routier, les marchandises et le carnet TIR au service douanier. Il indique au service, le MRN attribué à la déclaration par le système Delta T.

4.2. La gestion des mouvements sous régime TIR – sens sortie du TDU

⁶ Afin d'envoyer dans l'application Delta T, les données des déclarations Delta T TIR, les transporteurs agréés TIR sont invités à déposer une déclaration directement dans Delta T, à utiliser une solution d'échange de données informatisées (EDI) ou encore l'interface TIR EPD, développée par l'IRU, sur habilitation de leur association garante.

Après l'appairage, le titulaire du carnet TIR, ou la personne qui agit sous son autorité, doit veiller à se présenter au bureau de douane de sortie, afin de faire viser son carnet TIR et mettre fin, dans Delta T, à sa déclaration TIR électronique qui est utilisée pour la partie Union européenne de son trajet.

5. La gestion des produits SPS (sens import)

Lors du dépôt de la déclaration de transit, l'opérateur est tenu de renseigner, dans le cas de marchandises sanitaires et phytosanitaires (SPS), le code document correspondant à ses marchandises (« **853** » pour les animaux et produits d'origine animale, « **851** » pour les produits végétaux et « **852** » pour les denrées alimentaires) et le numéro du DSCE préalablement déposé dans TRACES.

L'indication du transport de marchandises (SPS) est, par ailleurs, effectuée par le chauffeur lors de l'appairage au Royaume-Uni.

Selon le statut du document sanitaire commun d'entrée (DSCE) et les contrôles de l'application Delta T, l'unité de transport sera aiguillée en file verte ou en file orange SIVEP.

Pour rappel, seront orientées en file verte les marchandises soumises à un seul contrôle documentaire et ayant obtenu un DSCE. Grâce à l'interconnexion entre Delta T et TRACES NT, le SI Brexit est en effet capable d'interroger TRACES NT, afin de vérifier l'émission du DSCE validé. Pour les marchandises nécessitant des contrôles d'identité et physiques, ces derniers seront réalisés dans un SIVEP, à l'arrivée en France.

Dans le cas où l'unité de transport est orientée pour « Contrôle SIVEP » et afin de respecter la logique réglementaire, qui implique que les formalités douanières interviennent après le contrôle SIVEP :

- la notification d'embarquement est envoyée à Delta T (pour validation de la déclaration par l'opérateur) uniquement si le DSCE est validé ;
- aucune notification automatique du passage n'est effectuée par le SI Brexit dans Delta T si le DSCE repris dans la déclaration n'est pas valide.

La délivrance du DSCE avant l'appairage est l'évènement qui va permettre l'envoi de la notification d'embarquement dans Delta T.

L'unité de transport concernée par l'orientation en zone orange SIVEP doit, en premier lieu, se présenter au SIVEP.

Après le contrôle, trois cas sont à distinguer :

Cas 1 : Dans le cas d'une déclaration de transit anticipée de l'Union déposée en DTI, le déclarant valide sa déclaration dans Delta T après les contrôles SIVEP effectués et la délivrance du DSCE. L'interconnexion entre Delta T et Traces NT permet de faire passer en file verte le camion, une fois la déclaration de transit validée. Il peut quitter le parking à l'obtention de la mainlevée.

Cas 2 : Pour la gestion d'une déclaration de transit de l'Union déposées en EDI, le déclarant communique, par messagerie électronique, au bureau de départ transit, les informations suivantes :

- le pdf du DSCE authentifié par signature électronique, délivré par le poste de contrôle frontalier (SIVEP) ;
- dans le titre du message électronique : le numéro de la déclaration de transit ainsi que le bureau concerné.

Le déclarant peut quitter le parking à l'obtention de la mainlevée.

Cas 3 : Dans le cas d'une déclaration de transit commun, une fois les contrôles réalisés, le déclarant communique par messagerie électronique, au bureau de passage transit, les informations suivantes :

- le pdf du DSCE authentifié par signature électronique, délivré par le poste de contrôle frontalier (SIVEP) ;
- dans le titre du message électronique : le numéro de la déclaration de transit ainsi que le bureau concerné.

Sur la base de ces éléments, les agents douaniers notifient manuellement le passage dans Delta T.

Par exception et compte tenu du caractère sensible des marchandises SPS, le bureau de Calais port/tunnel traite les déclarations des marchandises SPS présentées auprès des bureaux de Normandie et Bretagne pendant leurs heures de fermeture.

Par conséquent, en dehors des horaires d'ouverture de ces bureaux de la façade normande ou bretonne, l'opérateur est invité à communiquer ces informations par messagerie électronique, au bureau de contrôle de Calais port/tunnel avec en copie, le bureau concerné.

6. La gestion des produits de la pêche introduits à Calais et contrôlés à Boulogne-sur-mer

En concertation avec la DGAL, le principe d'un déport des contrôles SPS sur les produits de la pêche circulant sous transit commun ou de l'Union, de Calais port/tunnel vers le SIVEP de Boulogne-sur-Mer, a été acté.

Il est nécessaire que la déclaration de transit indique Calais port/tunnel comme bureau de départ ou de passage, et Boulogne comme bureau de destination.

L'indication du transport de produits de la pêche est effectuée par le chauffeur lors de l'appairage au Royaume-Uni.

En raison de la présence de produits de la pêche dans l'unité de transport et de la solution de déport des contrôles SPS de Calais vers Boulogne, des actions sont automatiquement effectuées par le SI Brexit dans Delta T.

A Boulogne-sur-mer, une fois le certificat conforme délivré, l'opérateur effectue les formalités de transit à destination indépendamment des horaires d'ouverture du bureau de Boulogne. Cette dérogation s'applique uniquement aux flux spécifiques des produits de la pêche.

En dehors des horaires d'ouverture du bureau de Boulogne, lorsque la déclaration de transit ne passe pas au statut « Libéré à destination », l'opérateur prend attache auprès du bureau de contrôle de Calais port/tunnel, par messagerie électronique avec en copie le bureau de Boulogne. Il communique:

- le pdf du DVCE/DSCE authentifié par signature électronique, délivré par le poste de contrôle frontalier (SIVEP) ;

- dans le titre du message électronique : le numéro de la déclaration de transit ainsi que le bureau concerné.

Une fois le transit libéré à destination, l'opérateur concerné par ce flux peut alors choisir d'établir une déclaration en douane d'importation ou une nouvelle déclaration de transit.

Point d'attention : les unités de transport contenant des produits de la pêche et ayant pour bureau de départ ou de passage Dunkerque ferry sont traitées dans le SI Brexit comme des unités de transport contenant des marchandises SPS. Elles ne sont donc pas orientées vers Boulogne mais vers le poste SIVEP de Dunkerque.

7. Formalités – procédure de secours

Dans le cadre de la frontière intelligente, en cas de défaillance de Delta T, les procédures de secours Delta T habituelles s'appliquent. Afin de garantir un passage fluide à la frontière, l'aménagement suivant est retenu :

en transit commun, l'ensemble des notifications de passage frontière sont réintégrées a posteriori sur la base des informations communiquées à l'appairage, côté Royaume-Uni. Un passage physique au bureau ne sera pas exigé.

La procédure de secours du SI Brexit fait l'objet d'une instruction spécifique.

Toute difficulté d'application, au plan réglementaire, devra être portée à l'attention du bureau de la Politique du dédouanement de la direction générale (dg-comint1@douane.finances.gouv.fr).

Le directeur de projet BREXIT,

Signé

Jean-Michel THILLIER