

Partage d'informations efficace

1. Avantage de l'échange d'informations

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

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

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

2. Accord bilatéral ou PDA

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

Le modèle est téléchargeable à l'adresse suivante :

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

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

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

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

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

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

(1) Modèle de données de l'OMD

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

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

(2) Douanes en réseau international (DRI)

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

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

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

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

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

4. Infrastructure informatique robuste

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

5. Pratiques des Membres

Nouveau système de transit informatisé : Union européenne

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

Quels sont les avantages du NSTI pour le commerce ?

Le système offre aux entreprises de nombreux avantages, notamment :

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

Nouveau système de transit informatisé : Union européenne

bureau de destination.

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

Quels sont les avantages du NSTI pour les douanes ?

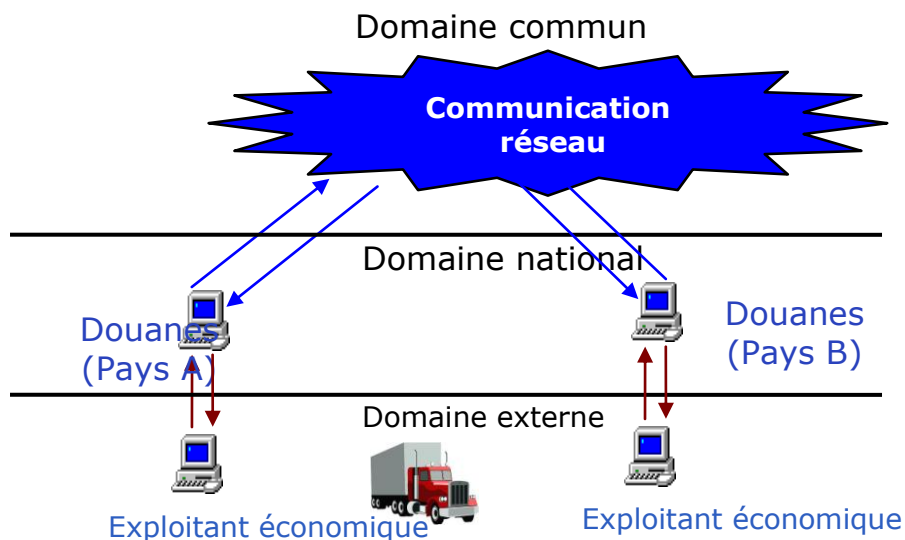
- L'amélioration de la communication et de la coordination entre les administrations douanières concernées.
- Il n'est nécessaire d'exécuter les activités répétitives qu'une seule fois. Ceci permet de ne pas perdre de temps et de supprimer les risques inhérents à la duplication des informations.
- La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

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

Quelles entreprises peuvent utiliser le NSTI ?

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

Architecture NSTI



Quelles sont les obligations des douanes ?

Les douanes doivent :

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

Fonctionnement

Principaux éléments ou messages utilisés dans une opération NSTI.

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

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

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

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

Bureau de départ

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

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

Nouveau système de transit informatisé : Union européenne

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

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

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

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

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

Bureau de destination

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

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

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

Bureau de transit

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

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

Transit international des marchandises (TIM) : Més0-Amérique

En 2008, la Més0-Amérique, qui comprenait 9 pays (Mexique, Belize, Guatemala, Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panama et République dominicaine), a élaboré un projet novateur appelé Transit international des marchandises (TIM) dont le but est d'améliorer la rapidité et l'efficacité des passages de frontières des marchandises en transit.

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

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

Le système TIM en action

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

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

Enseignements

Transit international des marchandises (TIM) : Més-Amérique

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

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

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

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

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

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

Transit international des marchandises (TIM) : Mésio-Amérique

Prochaines étapes

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

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

RADDEx : Ouganda

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

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

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

Qu'est-ce que le système SINTIA ?

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

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

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

Fonctionnement

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

Avantages

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

État actuel

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

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

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

Système de transit douanier international informatisé (SINTIA) : Argentine

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

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

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

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

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

Informatisation de la procédure TIR : le projet eTIR

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

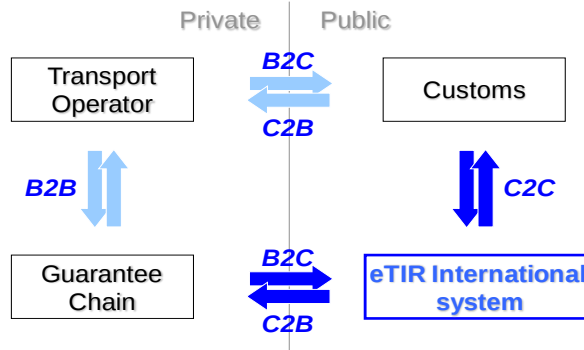
Le système international eTIR a pour objectif d'assurer l'échange, entre les systèmes douaniers nationaux, d'informations relatives au transit international de marchandises, de véhicules ou de conteneurs conformément aux dispositions de la Convention TIR, et de permettre aux douanes de gérer les données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

Circulation de l'information entre les acteurs du système eTIR⁶

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

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

Informatisation de la procédure TIR : le projet eTIR



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

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

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

V. Système de garantie

1. Principes généraux de garantie pour le transit

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

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

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

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

Limitation de garantie

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

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

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

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

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

Tableau 2 : Principes de garanties

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

Apurement de garantie

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

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

Garantie globale

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

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

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

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

Disponibilité des informations pertinentes

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

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

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

2. Systèmes internationaux de garantie

(1) Convention TIR

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

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

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

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

(2) Convention d'Istanbul/ATA

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

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

3. Pratiques des Membres

Garantie globale : UE

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

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

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

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

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

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

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

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

State Insurance Company : Ghana

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

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

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

VI. Simplification des formalités

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

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

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

Exigences minimales

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

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

Utilisation de documents commerciaux ou de transport pour la déclaration

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

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

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

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

Examen régulier

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

Acceptation de copies

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

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

2. Documents douaniers internationaux : Carnet TIR et Carnet ATA

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

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

(Carnet ATA, première page)

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

THIS IS RETURNED TO THE ISSUING CHAIRMAN IMMEDIATELY AFTER AND / RETOURNER À LA CHAÎNE DE GARANTIE IMMÉDIATEMENT APRÈS DÉLIVRAGE

*If applicable/ *Si y a lieu