

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

Ministère des finances et comptes  
publics

NOR : FCPD1428917C

**Circulaire du 15/02/2015**

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 des finances et des comptes publics,**

La présente circulaire administrative a pour objet d'actualiser la Décision administrative n°10-036 parue au Bulletin Officiel des Douanes n° 6878 du 10 novembre 2010 visant à sécuriser les flux de marchandises au moment de leur entrée dans le territoire douanier de l'Union .

Elle intègre d'une part les Foires aux questions (FAQ) publiées depuis l'entrée en vigueur le 1er janvier 2011 du dispositif import control system (ICS) et d'autre part les modifications de l'annexe 30 bis des dispositions d'application du code des douanes communautaire (DAC) notamment en ce qui concerne l'identification des personnes dans le cadre des accords de reconnaissance mutuelle des opérateurs économiques agréés.

Elle introduit (lorsque la France n'est pas point d'entrée dans l'Union européenne), l'obligation pour les opérateurs de déposer par voie électronique et par anticipation une déclaration sommaire de dépôt temporaire anticipée (DSDT anticipée) pour les flux de marchandises déchargées sur le territoire national. Cela vise principalement le transport par la voie maritime. Cette disposition entrera en vigueur le 15 février 2015.

Texte abrogé : DA n°10-036 publiée au BOD n° 6878 du 10 novembre 2010

## Préambule

En suite des attentats du 11 septembre 2001, la communauté douanière internationale a décidé de renforcer la sécurisation des échanges commerciaux.

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 commerciaux sans entraver les échanges internationaux.

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 dit « 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 des risques communs 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 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, *entry summary declaration* à savoir ENS. Cet acronyme sera utilisé tout au long de la présente circulaire.

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 : 28 États membres donc 28 applications 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) lorsque la France est premier point d'entrée de l'Union européenne
- la déclaration sommaire de dépôt temporaire anticipée (DSDT anticipée) lorsque la France est pays subséquent.

- le télé-service Delta P (présentation en douane) traite :

- la notification d'arrivée du moyen de transport lorsque la France est premier point d'entrée de l'Union européenne
- la notification de déchargement des marchandises en France.

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

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

Le

Pour le ministre, et par délégation

La sous-directrice  
du commerce international



Hélène GUILLEMET

Le sous-directeur des affaires juridiques,  
du contentieux, des contrôles et de la lutte contre  
la fraude



Jean-Paul BALZAMO

## 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).
- R(UE) n° 756/2012 de la Commission du 20 août 2012 modifiant l'annexe 30 bis du règlement (CEE) n° 2454/93 en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2012
- R(UE) n° 58/2013 de la Commission du 23 janvier 2013 modifiant l'annexe 30 bis du règlement (CEE) n° 2454/93 en vigueur le 31 janvier 2013.
- R(UE) n° 174/2014 de la Commission du 25 février 2014 modifiant l'article 4 terdecies, paragraphe 3, annexe 30 bis, l'annexe 37 et l'annexe 38 du règlement (CEE) n° 2454/93 en vigueur au 1<sup>er</sup> décembre 2014.

## 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 anticipée	Déclaration sommaire de dépôt temporaire anticipée
EORI	Numéro d'enregistrement et identification des opérateurs économiques - Economic Operators Registration and Identification
OEA	Opérateur Économique Agréé
OEA tiers	Numéro d'identification des personnes dans le cadre des accords de reconnaissance mutuelle des opérateurs économiques agréés
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 Internationale
EDI	Échange de Données Informatisées

## 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 l'Union 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 : <ul style="list-style-type: none"> <li>• son siège statutaire ;</li> <li>• ou son administration centrale ;</li> <li>• ou un établissement stable.</li> </ul>
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 l'Union et des pays tiers et la présence de marchandises n'ayant pas le statut de marchandises communautaires, un événement qui : <ul style="list-style-type: none"> <li>• empêche l'application correcte de dispositions communautaires ou</li> </ul>

	<p>nationales ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ou compromette les intérêts financiers de la Communauté et de ses États membres ;</li> <li>• ou constitue une menace pour la sûreté et la sécurité de la Communauté, pour la santé publique, pour l'environnement ou pour les consommateurs.</li> </ul>
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 l'Union.
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 toute autre lieu désigné ou agréé par les autorités douanières.
Détournement	Le changement de bureau de douane d'entrée dans l'Union 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 l'Union 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 l'Union, 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 l'Union.
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 d'Union.
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 l'Union.
Territoire douanier de l'Union	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'île 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 ;</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> </ul>



- de la République de Hongrie ;
- 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 Croatie
- de la Principauté de Monaco.

Sont inclus dans le territoire douanier de l'Union, 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.....	42
LA FRANCE EST PREMIER POINT D'ENTREE DANS LE TERRITOIRE DOUANIER DE L'UNION.....	42
FICHE N°4.....	47
LA FRANCE EST PAYS SUBSEQUENT.....	47
Déclaration sommaire de dépôt temporaire anticipée (DSDT anticipée).....	47
FICHE N°5.....	49
LA NOTIFICATION D'ARRIVEE DU MOYEN DE TRANSPORT.....	49
FICHE N°6 : L'ARCHITECTURE TECHNIQUE « ICS ».....	53
PARTIE II : LES SCENARII FONCTIONNELS.....	57
FICHE N° 1.....	58
TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL.....	58
FICHE N° 2 .....	76
TRANSPORT AERIEN.....	76
ANNEXE I : Liste des termes non acceptables des marchandises.....	85
ANNEXE II : Modèle de document sûreté/sécurité.....	88
Notes explicatives et éléments d'informations (données) du document sécurité et sûreté.....	88
ANNEXE III : Modèle de liste d'articles sûreté/sécurité (LDA)Notes explicative et éléments d'information( données)de la liste d'articles sûreté/sécurité.....	90
ANNEXE IV : Demande d'immatriculation EORI.....	91

## PARTIE I

# DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES ET FONCTIONNELLES

### 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*, annexes 37 et 38 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 d'Union.

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 (bureau de déchargement) 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 transportées par remorque sur un navire entre Turquie et Toulon puis acheminées de Toulon à destination d'un autre Etat membre par la route (marchandises circulant sous un régime de transit) ;

- un vrac liquide chargé sur un navire en Afrique du Sud et à destination de la Réunion ;
- les produits de mer pêchés par un navire tiers et déchargés en Métropole ou dans les DOM ;
- les marchandises exportées sont refusées à destination dans le pays tiers et ré-introduites dans l'Union européenne ;
- 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'Outre-mer (Guadeloupe, Martinique, Guyane, Réunion et Mayotte depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014) font partie du territoire douanier de l'Union ainsi que Monaco.

*A contrario*, ne font pas partie du territoire douanier de l'Union les collectivités d'Outre-mer (Polynésie française, Wallis et Futuna, St Pierre et Miquelon) 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.

*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 de l'Union, 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 maritime métropolitains et « domiens » (Guadeloupe, Martinique, Guyane, Réunion et Mayotte) ;
- 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 et Mayotte) ;
- les bureaux terrestres à la frontière guyanaise en provenance du Brésil et à la frontière avec l'Andorre<sup>1</sup>.

La liste des bureaux de douane est disponible sur le site internet de la Commission :

[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/common/databases/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/databases/index_fr.htm)

A titre indicatif, la liste des points d'entrée français et des bureaux de douane correspondants figure sur Prodouane « – services disponibles -ICS- données de référence. »

---

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

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

En règle générale, les marchandises qui entrent dans le territoire douanier de l'Union 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 l'Union ;
- ou qui sont importées de pays ou territoires ne faisant pas partie du territoire douanier de l'Union et qui n'ont pas été mises en libre pratique dans l'Union.

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 l'Union ;
- ou importées de pays ou territoires ne faisant pas partie du territoire douanier de l'Union et mises en libre pratique dans l'Union ;
- ou obtenues sur le territoire douanier de l'Union soit à partir de marchandises visées au deuxième point exclusivement, soit à partir de marchandises visées au 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 l'Union.

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 l'Union 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 l'Union en provenance directe de plateformes de forage ou de production exploitées par une personne établie sur le territoire douanier de l'Union :
- 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) pour autant que les autorités douanières acceptent, avec l'accord de l'opérateur économique concerné, d'effectuer une analyse de risque en utilisant l'information contenue dans le système utilisé par l'opérateur économique ou fournir par celui-ci ;
- les marchandises acheminées à partir de territoire faisant partie du territoire douanier de l'Union 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 l'Union.

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 anticipée (DSDT anticipée) 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 directe 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**

### ***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 de déchargement 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 l'Union 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, 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. (<http://www.bercy.gouv.fr/formulaires/douane/13930.pdf>). Ce formulaire figure en annexe n°4 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, deux possibilités s'offrent à lui.

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.

---

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

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



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.

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 ;
- 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 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 ;

---

<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.

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

- 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.

#### ***e) 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- La reconnaissance mutuelle des programmes relatifs aux OEA**

La réglementation communautaire prévoit la reconnaissance mutuelle du statut OEA entre les pays tiers disposant d'un tel statut et l'Union européenne, dès lors qu'un accord de reconnaissance mutuelle a été signé entre les deux parties. Seuls les opérateurs titulaires d'un certificat OEA Full ou Sécurité/sûreté peuvent bénéficier de ces accords.

A ce stade, les pays signataires de tels accords avec l'Union européenne sont le Japon, les Etats Unis, la Suisse, la Norvège et les pays en accord douanier avec l'Union européenne (Andorre, Saint Marin). Un accord avec la Chine a été signé le 16 mai 2014. Il sera en vigueur courant 2015.

En conséquence, les opérateurs tiers certifiés sur le volet sécurité-sûreté de leur programme équivalent à l'OEA dans les pays signataires d'un accord de reconnaissance mutuelle, peuvent bénéficier d'un traitement favorable à l'entrée sur le territoire douanier de l'Union s'ils sont correctement identifiés dans la déclaration sommaire d'entrée (ENS).

Les mesures d'identification figurent à la fiche 2 c) de la présente circulaire.

#### **11- 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 l'Union 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'une 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 :
  - une ENS doit être déposée 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'une ENS.

Cas de marchandises sous couvert de T2LF (sur déclaration ou sur facture) avec un titre de transport direct (connaissance maritime) et acheminées par des compagnies maritimes qui n'effectuent pas le trajet en direct (cas des navires effectuant des escales et/ou des transbordements dans les ports de pays tiers) : ces marchandises ne sont pas soumises à une ENS selon la réglementation communautaire.

Toutefois, les lignes directrices (guidelines) communautaires qui n'ont aucune valeur juridique, préconisent l'ENS car certaines compagnies maritimes estiment d'une part qu'elles ne peuvent pas faire la différence, entre les statuts des marchandises et d'autre part, qu'à titre de simplification, il vaut mieux notifier toutes les marchandises à bord, y compris les marchandises communautaires.

En France, l'exemption de l'ENS est acceptée à condition que le transporteur ou son représentant indique le statut douanier communautaire au moment de la notification de déchargement par liste de MRN.

### **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 l'Union, 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 sûreté et la sécurité 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 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.

Les modalités de la procédure de secours sont accessibles sur <https://pro.douane.gouv.fr>.

#### 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 l'Union (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 l'Union, à des fins de sûreté et sécurité.

Ces deux conditions sont cumulatives.

En France, la date effective de mise en place d'une déclaration de transit faisant office d'une ENS, sera précisée ultérieurement par les moyens de communication habituel (site internet – produane).

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 l'Union ;
- 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, 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 de 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 l'Union.

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>6</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.

### **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 l'Union sert uniquement à transporter un autre moyen de transport qui, après son entrée sur le territoire douanier de l'Union, circulera de lui-même en tant que moyen de transport actif.

---

<sup>6</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 »

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) (article 14 ter des DAC)**

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 4.f ci-après)
- la connaissance, avant l'arrivée du moyen de transport dans le territoire douanier de l'Union, 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>
Transport maritime	Conteneurs de longue distance	24 heures avant le chargement des conteneurs sur le navire à destination de l'Union européenne
	Cargaison vrac ou fractionnée (hors transport maritime à courte distance)	Au moins 4 heures avant l'arrivée au premier port situé sur le territoire douanier de l'Union

<i>Mode de transport</i>	<i>Type de transport</i>	<i>Délai de transmission de l'ENS</i>
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 l'Union	Au moins 2 heures avant l'arrivée du navire au premier port situé sur le territoire douanier de l'Union
Transport maritime à courte distance « <i>short sea</i> » Tous types de navires	Mouvements entre : <ul style="list-style-type: none"> <li>• un territoire situé hors du territoire douanier de l'Union</li> <li>• et les départements d'Outre mer, les Açores, Madère et les Iles Canaries,</li> <li>• lorsque la durée de voyage est inférieure à 24 heures</li> </ul>	Au moins 2 heures avant l'arrivée du navire au premier port situé sur le territoire douanier de l'Union
Transport combiné (camion/ferry)		Au moins 2 heures avant l'arrivée du navire au premier port situé sur le territoire douanier de l'Union
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 l'Union
Ferroviaire Fluvial		Au moins 2 heures avant l'arrivée au bureau de douane d'entrée dans le territoire douanier de l'Union
Routier		Au moins 1 heure avant l'arrivée au bureau de douane d'entrée dans le territoire douanier de l'Union

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 fortement 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.	<p>Cette donnée doit être fournie lorsqu'il s'agit d'une personne différente de celle déposant l'ENS.</p> <p>Elle n'est pas fournie s'il s'agit de la même personne que celle déposant ENS sauf dans le cadre des accords de reconnaissance mutuelle d'OEA. Dans ce cas, cette information peut être fournie sous la forme du numéro d'identification unique délivré dans le pays tiers (par exemple le Japon)</p> <p>N° EORI ou numéro d'identification unique délivré dans le pays tiers, si disponible.</p>
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	UN/LOCODE (an..5) + code national (an..6)
Date et heure d'arrivée au premier lieu d'arrivée sur	Z	Code à 12 chiffres (AAMMJJHHMM). L'heure locale au premier lieu d'arrivée doit être indiquée	<p>ate prévisionnelle, donnée codifiée</p> <p>AA : année</p> <p>MM : mois</p> <p>JJ : jour</p>

<i>Données</i>	<i>Symbole</i>	<i>Notice explicative</i>	<i>Commentaires</i>
le territoire douanier			HH : heure MM : minutes
Mode de transport à la frontière	Z	Il est précisé que, dans le cas du transport combiné ou s'il y a plusieurs moyens de transport, le moyen de transport actif est celui qui assure la propulsion de l'ensemble. Par exemple, s'il s'agit d'un camion sur un navire de mer, le moyen de transport actif est le navire; S'il s'agit d'un tracteur et d'une remorque, le moyen de transport actif est le tracteur.	Mer : 1 Fluvio-mer : 1 Aérien : 4
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/common/databases/index_fr.htm">http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/databases/index_fr.htm</a> » 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 de départ initial et la destination définitive des marchandises.	<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	Pas de code particulier pour le transport maritime ou aérien. Si l'opérateur est OEA S ou F, écrire le code « E ».

<i>Données</i>	<i>Symbole</i>	<i>Notice explicative</i>	<i>Commentaires</i>
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 : les nom, adresse complets en format texte Dans le cadre des accords de reconnaissance mutuelle d'OEA, le numéro d'identification unique délivré dans le pays tiers (par exemple le Japon) si disponible. Format : an..15 Si EORI ou numéro d'identification unique, le nom et l'adresse de l'expéditeur ne doivent pas être fournis.
Destinataire	Y/X	Partie à laquelle les marchandises sont effectivement destinées	N° EORI si disponible Sinon : les nom, adresse complets en format texte Si le destinataire est OEA « S » ou « F », le n° EORI est obligatoire.  Dan le cadre des accords de reconnaissance mutuelle d'OEA, le numéro d'identification unique délivré dans le pays tiers (par exemple le Japon), si disponible. Format : an..15  Si EORI ou numéro d'identification unique, le nom et l'adresse du

<i>Données</i>	<i>Symbole</i>	<i>Notice explicative</i>	<i>Commentaires</i>
			destinataire ne doivent pas être fournis.
Partie à notifier « <i>Notify party</i> »	Y/X	Partie qu'il convient d'informer de l'arrivée des marchandises	N° EORI si disponible Sinon : les nom, adresse complets en format texte Si accord de reconnaissance mutuelle d'OEA, numéro d'identification unique délivré dans le pays tiers si disponible. Format : an..15  Si EORI ou numéro d'identification unique, le nom et l'adresse de la partie à notifier ne doivent pas être fournis.  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
Lieu de déchargement	Y/X	Nom du port maritime, du port fluvial, de l'aéroport ou toute autre lieu où les marchandises sont déchargées du 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.
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.	Donnée non codifiée. 140 caractères disponibles

<i>Données</i>	<i>Symbole</i>	<i>Notice explicative</i>	<i>Commentaires</i>
		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.	
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 déclaration sommaire, y compris l'emballage mais à l'exclusion du matériel de transport	Il peut être indiqué au niveau de chaque article déclaré
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>			

<i>Données</i>	<i>Symbole</i>	<i>Notice explicative</i>	<i>Commentaires</i>
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>consolidation</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 (recommandation UN/ECE n° 21 – annexe VI)
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
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 fortement conseillés.
Code marchandises dangereuses ONU	X	Le code d'identification des marchandises dangereuses des Nations Unies (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 fournie s'il s'agit de la même personne que celle déposant ENS sauf dans le cadre des accords de reconnaissance mutuelle d'OEA. Dans ce cas, cette information peut être fournie sous la forme du numéro d'identification unique délivré dans le pays tiers  N° EORI ou numéro d'identification unique délivré dans le pays tiers si disponible.
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 d'arrivée au premier lieu d'arrivée sur le territoire douanier	Z	Code à 12 chiffres (SSAAMMJJHHMM). L'heure locale au premier lieu d'arrivée doit être indiquée	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 l'Union	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/databases/index_fr.htm">http://ec.europa.eu/taxation_customs/databases/index_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. exemple au point c) ci-dessus</i>
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 « S » ou « F »
Expéditeur	Y/X	Partie expédiant les marchandises, comme indiqué par la personne ayant signé le contrat de transport	EORI si disponible Sinon , les nom et l'adresse complets en format texte. Dans le cadre des accords de reconnaissance mutuelle d'OEA, le numéro d'identification unique délivré dans le pays tiers (par exemple le Japon), si disponible. Format : an..15 Si EORI ou numéro d'identification unique, le nom et l'adresse de l'expéditeur ne doivent pas être fournis.
Destinataire	Y/X	Partie à laquelle les marchandises sont effectivement destinées	N° EORI si disponible Sinon : les nom, adresse complets en format texte Si le destinataire est OEA « S » ou « F », le n° EORI est obligatoire.  Dans le cadre des accords de reconnaissance mutuelle d'OEA, le numéro d'identification unique délivré dans le pays tiers (par exemple le Japon), si disponible.



			Format : an..15  Si EORI ou numéro d'identification unique, le nom et l'adresse du destinataire ne doivent pas être fournis.
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>consolidation</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 nécessaire lorsque l'information relative à la désignation des marchandises est fournie	Les SH4 ou SH 6 sont fortement 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 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 fournie s'il s'agit de la même personne que celle déposant ENS sauf dans le cadre des accords de reconnaissance mutuelle d'OEA. Dans ce cas, cette information peut être fournie sous la forme du numéro d'identification unique délivré dans le pays tiers (par exemple le Japon)  N° EORI ou numéro d'identification unique délivré dans le pays tiers, si disponible.
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 l'Union (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 indiquée	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 l'Union	Route : 3
Code du premier lieu d'arrivée	Z	Code du bureau de douane	La liste est disponible sur le site internet de la Commission : « <a href="http://ec.europa.eu/taxation_customs/databases/index_fr.htm">http://ec.europa.eu/taxation_customs/databases/index_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 Cf. exemple au point c) ci-dessus
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 –	Y		

authentification			
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 Sinon : les nom, adresse complets en format texte Dans le cadre des accords de reconnaissance mutuelle d'OEA, le numéro d'identification unique délivré dans le pays tiers (par exemple le Japon) si disponible. Format : an..15 Si EORI ou numéro d'identification unique, le nom et l'adresse de l'expéditeur ne doivent pas être fournis.
Destinataire	Y/X	Partie à laquelle les marchandises sont effectivement destinées	N° EORI si disponible Sinon : les nom, adresse complets en format texte Si le destinataire est OEA « S » ou « F », le n° EORI est obligatoire.  Dans le cadre des accords de reconnaissance mutuelle d'OEA, le numéro d'identification unique délivré dans le pays tiers (par exemple le Japon), si disponible. Format : an..15 Si EORI ou numéro d'identification unique, le nom et l'adresse du destinataire ne doivent pas être fournis.
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>consolidation</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 fortement 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.	<p>Cette donnée doit être fournie lorsqu'il s'agit d'une personne différente de celle déposant l'ENS.</p> <p>Elle n'est pas fournie s'il s'agit de la même personne que celle déposant ENS sauf dans le cadre des accords de reconnaissance mutuelle d'OEA. Dans ce cas, cette information peut être fournie sous la forme du numéro d'identification unique délivré dans le pays tiers (par exemple le Japon)</p> <p>N° EORI ou numéro d'identification unique délivré</p>

			dans le pays tiers, si disponible.
Identité et nationalité du moyen de transport actif franchissant la frontière	Z	En transport maritime et fluvial, 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'agit 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 indiquée	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 l'Union	Mer : 1 Fluvio-mer : 1 Aérien : 4  Fer : 2
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/databases/index_fr.htm">http://ec.europa.eu/taxation_customs/databases/index_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	Il s'agit des pays de départ initial et de destination définitive des marchandises

		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 : les nom, adresse complets en format texte Dans le cadre des accords de reconnaissance mutuelle d'OEA, le numéro d'identification unique délivré dans le pays tiers (par exemple le Japon) si disponible. Format : an..15  Si EORI ou numéro d'identification unique, le nom et l'adresse de l'expéditeur ne doivent pas être fournis.
Destinataire	Y/X	Partie à laquelle les marchandises sont effectivement destinées	N° EORI obligatoire. Dans le cadre des accords de reconnaissance mutuelle d'OEA, le numéro d'identification unique



			délivré dans le pays tiers (par exemple le Japon) si disponible. Format : an..15
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 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
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 fortement conseillés.

## FICHE N°3

### LA FRANCE EST PREMIER POINT D'ENTREE DANS LE TERRITOIRE DOUANIER DE L'UNION

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 ou le chargement du moyen de transport dans le territoire douanier de l'Union .

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

##### a) *Le schéma général*

La déclaration sommaire d'entrée (ENS) est transmise dans les délais prescrits (*cf.* fiche 2 point 3) 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 l'Union 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 une 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 une 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 l'Union :

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>7</sup>, le transporteur en est également avisé.

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

Ne peuvent être modifiées les données relatives :

- au déposant ;
- son représentant ;
- ainsi que le bureau de douane d'entrée.

---

<sup>7</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). »

En effet, l'indication du pays d'entrée conditionnant la circulation des données dans les systèmes informatiques des différents Etats membres, le bureau de douane d'entrée n'est pas modifié.

***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 ou d'un aéronef qui touche un port ou un aéroport 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 déclaré 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>8</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 l'Union sont destinées à être transbordées sur un navire ou un aéronef qui va quitter le territoire douanier de l'Union, une déclaration sommaire de sortie (EXS<sup>9</sup>) n'est pas requise, à condition que le transbordement soit effectué dans un délai de quatorze jours civils à compter de la présentation des marchandises pour placement en dépôt temporaire.

#### **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 l'Union, de recevoir une destination douanière<sup>10</sup>.

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

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 :

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

<sup>8</sup> Cf. tableau 6 de l'annexe 30 *bis* des DAC

<sup>9</sup> EXS : EXit Summary declaration – déclaration sommaire de sortie

<sup>10</sup> Cf. article 4 paragraphe 15 du CDC

***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 réputée ne pas avoir été déposée.

## FICHE N°4

### LA FRANCE EST PAYS SUBSEQUENT

#### **Déclaration sommaire de dépôt temporaire anticipée (DSDT anticipée)**

La présente fiche a pour objet de décrire le traitement de la déclaration sommaire de dépôt temporaire anticipée (DSDT anticipée) dans le téléservice (AS), étape de la présentation en douane des marchandises déchargées en France.

Sauf cas d'exemption ou d'exonération, toutes les marchandises tierces ont fait l'objet d'une déclaration sommaire d'entrée à des fins de sûreté-sécurité, transmises par la voie électronique, de manière anticipée, au premier point d'entrée de l'Union européenne.

Cette déclaration est déposée par celui qui introduit les marchandises dans le territoire douanier de l'Union ou prend en charge ce transport. Il s'agit du transporteur (compagnie maritime ou compagnie aérienne) ou leur représentant (agent maritime, assistant de compagnie aérienne).

Les marchandises doivent être conduites sans délai auprès du bureau de douane de déchargement compétent ou d'un lieu désigné ou d'un lieu agréé par le service par la personne qui procède à la présentation en douane. Dans la majorité des cas, il s'agit du transporteur actif (compagnie maritime ou compagnie aérienne) ou son représentant. Dès cette introduction, les marchandises sont soumises à la surveillance douanière et peuvent faire l'objet de contrôles douaniers.

Une déclaration sommaire de dépôt temporaire anticipée (DSDT anticipée) doit être déposée au plus tard au moment de la présentation en douane des marchandises.

Cette déclaration est transmise à l'automate de sûreté (AS) pour :

- les marchandises déchargées sur le territoire national lorsque la France est pays subséquent ;
- les marchandises chargées dans un autre Etat membre à bord d'un moyen de transport en provenance d'un pays tiers et déchargées sur le territoire national.

Cette déclaration contient les données relatives à une déclaration sommaire d'entrée (ENS) complétée par quatre données supplémentaires :

- la référence de l'autorisation de dépôt temporaire ;
- la localisation des marchandises ;
- le statut douanier des marchandises ;
- le code du bureau de douane de déchargement .

Nota bene : les marchandises transportées sur des moyens de transport ne circulant que sur le territoire douanier de l'Union ne font pas l'objet de DSDT anticipée (cas des marchandises circulant sur des lignes maritimes régulières agréés).

#### **1- Rappel du scénario**

La France est pays subséquent quand elle n'est pas le premier point d'entrée de la marchandise en provenance d'un pays tiers sur le territoire de l'Union européenne. Il s'agit des situations où les marchandises sont transportées par la voie :

- maritime (cas les plus fréquents) : à titre d'exemple, Le Havre est rarement le premier point touché de l'Union ;
- 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 déposées 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 :
  - toutes les ENS, y compris celles concernant les marchandises déchargées au Havre, Nantes, Vigo ou Lisbonne doivent être transmises 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.
- S'agissant de la France, avant l'arrivée du moyen de transport à Nantes et au Havre , transmission de la DSDT anticipée pour les marchandises à décharger.

**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 l'Union (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 (pays subséquent)**

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.



## **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 l'Union 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 l'Union.

##### **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 étapes :

- la notification d'arrivée du moyen de transport dans un bureau d'entrée français, cette étape succède à l'automate de Sûreté (AS) dans le cadre ICS et permet l'application des risques sûreté/sécurité ;
- la notification de déchargement des marchandises en France et permet la réalisation des contrôles sûreté/sécurité.

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

Cette notification a deux fonctions :

- pour le déposant : elle matérialise l'arrivée physique du moyen de transport au point d'entrée de l'Union européenne ;
- pour les autorités douanières : elle matérialise la communication des contrôles prescrits par le pays d'entrée de l'Union européenne.

##### **d) La notification de déchargement**

Cette notification a deux fonctions :

- pour le déposant : elle constitue une demande d'autorisation de déchargement ;
- pour les services douaniers du bureau de déchargement : 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 de déchargement 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 de déchargement des marchandises peut être effectuée au moyen de « *Cargo Community Systems* » (tels que AP+ ou CIN<sup>11</sup>).

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

La notification de chargement par liste de MRN est obligatoire dans chaque port ou aéroport de déchargement des marchandises en France

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

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).

---

<sup>11</sup> AP+ est un système de gestion portuaire alors que CIN (Cargo Information Network) sera, à terme, le service de gestion aéroportuaire.

- 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 de déchargement doit être déposée dans Delta P reprenant par point de déchargement (Le Havre (bureau subséquent) puis Nantes (bureau suivant)) les MRN déchargés ;
- 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 de déchargement.

#### 4- La liste des données de la notification de déchargement 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 déchargement	La liste est disponible sur le site internet de la Commission : « <a href="http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/databases/index_fr.htm">http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/databases/index_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 ;

	<p>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>12</sup> ;  X : marchandises exportées ;  T : marchandises tierces ;  TB : transbordement</p>
Code bureau du 1 <sup>er</sup> bureau d'entrée réel	<p>La liste est disponible sur le site internet de la Commission :  « <a href="http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/databases/index_fr.htm">http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/databases/index_fr.htm</a> »  code ISO pays (FR) + 6 chiffres</p>

Nota Bene : les marchandises sous statut T ou TB doivent avoir fait l'objet d'une ENS et donc être reprises sur la notification de déchargement avec un MRN ICS valide. Dans le cas contraire le message est rejeté.

### 5- La réponse à la notification de déchargement

En réponse à la notification de déchargement, Delta-P renvoie au déposant de la notification, un message de réponse comportant pour chaque ENS ou ligne de DSDT anticipée l'existence ou non d'un contrôle à des fins de sûreté/sécurité.

La nature des contrôles est codifiée de la façon suivante :

D001	Contrôle documentaire
P001	Contrôle physique
S001	Contrôle des scellés
X001	Contrôles non intrusifs (rayons X)
R001	Contrôle concernant du matériel nucléaire /des substances radioactives

### 6- La libération des contrôles effectués par les services douaniers

Suite aux opérations de contrôle, les services douaniers communiquent via le message 330FR, le résultat des contrôles codifié de la façon suivante :

LIB	Marchandise libérée
RET	Marchandise non libérée par la douane
NPR	Marchandise non présentée

<sup>12</sup> Article 340 *quater* des DAC.

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

### **1- Des spécifications communautaires et nationales (présentation en douane)**

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* », la transmission de la DSDT anticipée, la modification de la DSDT anticipée, la notification d'arrivée du moyen de transport et la notification de déchargement.

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

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> »
344 FR : envoi de la DSDT anticipée	Reponse 344 FR : renvoi d'un numéro de DSDT anticipée et les références de chaque ligne DSDT anticipée
344 FR : modification de la DSDT anticipée	Réponse 344 FR : acceptation de la modification de la DSDT anticipée
347 C : notification d'arrivée par clé	Réponse 347 C Ce message reprend la liste de tous les

Côté opérateurs	Côté douane
	MRN relative à cette clé et les contrôles associés à chaque article et MRN à contrôler
347 FR : notification d'arrivée et de déchargement par liste de MRN	Réponse 347 FR Ce message reprend l'ensemble des MRN notifiés et les contrôles associés à chaque article et MRN à contrôler

## 2. La déclinaison française

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

En France, le système ICS se décline en deux téléservices (AS et Delta P) ; tous deux ne fonctionnent, qu'en mode EDI.

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

- la réception des ENS ainsi que leur modification ;
- les détournements.
- La réception des DSDT anticipées ainsi que leur modification.

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 de l'ensemble de la cargaison ;
- la notification de déchargement dans les bureaux de déchargement par liste de MRN exclusivement pour les marchandises déchargées en France.

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.

### d) *Le mode opératoire en cas d'incidents techniques*

Il est rappelé que lorsqu'un opérateur a un problème avec les téléservices AS et DELTA P :

- s'il est client d'un prestataire, il doit s'adresser à celui-ci qui a déjà peut être posé la question à la douane via OLGA (outil en ligne de gestion d'assistance) et connaît donc déjà la solution ;
- s'il transmet lui-même les messages, il doit faire une demande OLGA et fournir un maximum d'information au SAU (messages XML).

## 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.

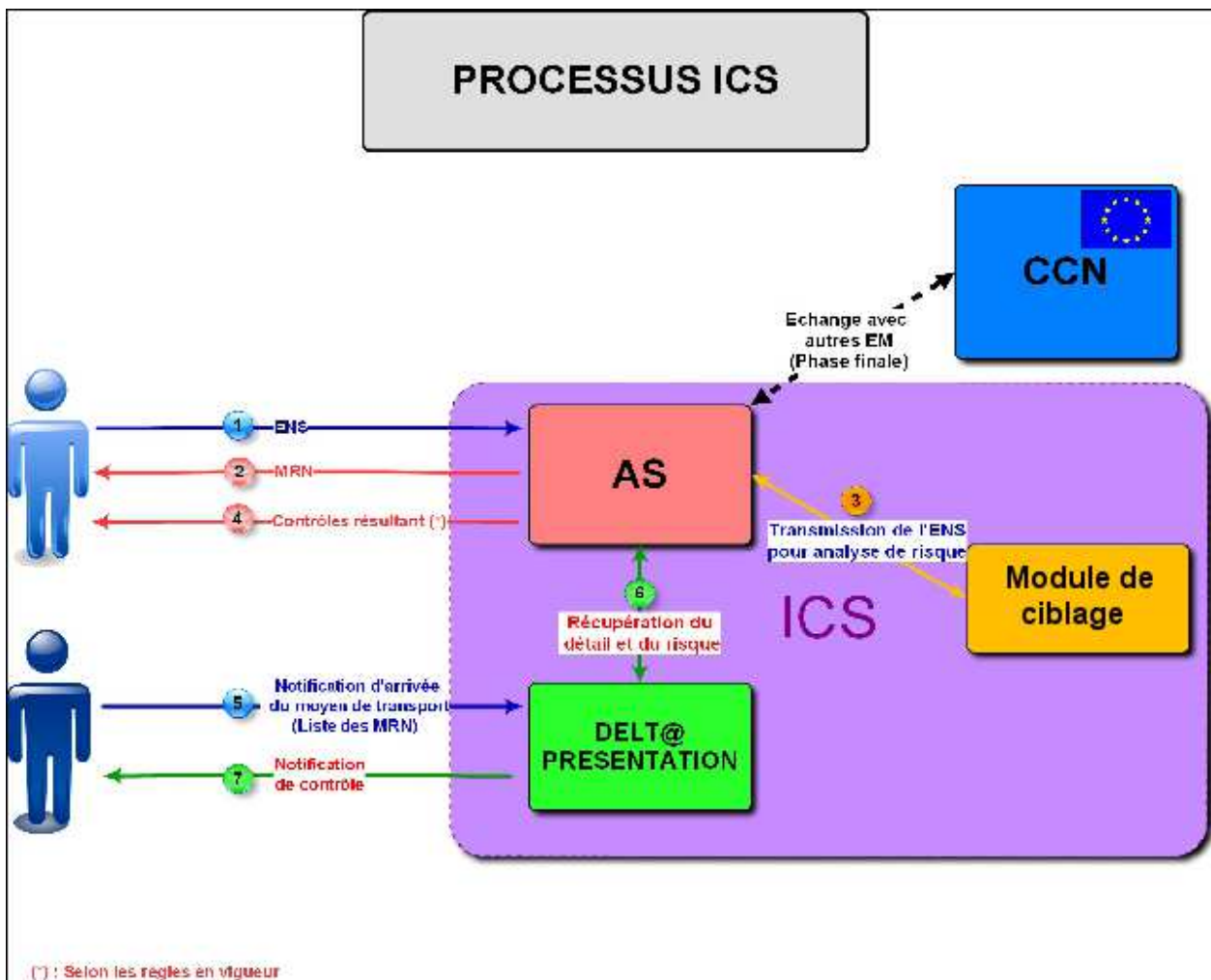
L'opérateur qui ne possède pas de solution EDI en propre peut utiliser les services d'un prestataire de connexion certifié auprès de la douane

La documentation relative à la procédure de connexion au guichet EDI est en français et en anglais.

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 télé-services concernés.

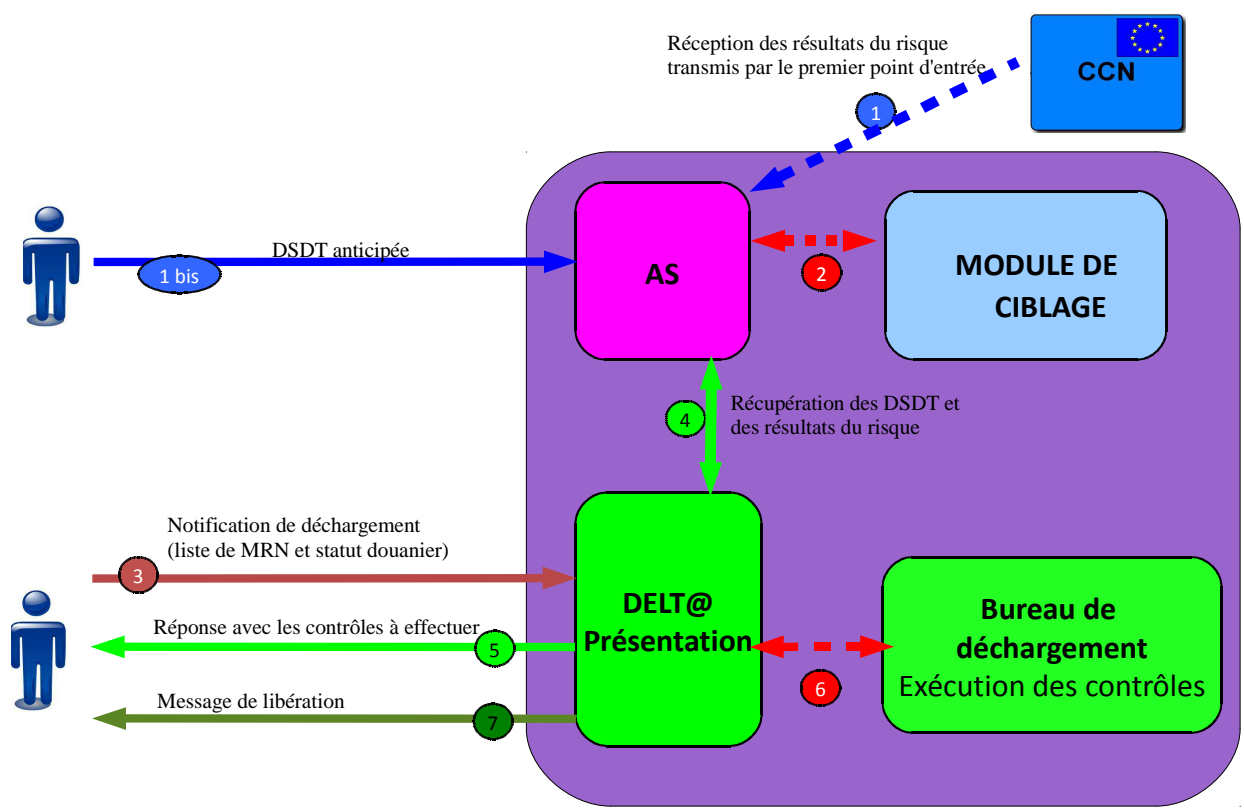
La documentation pour la certification applicative est publiée sur le site : [www.pro-douane.gouv.fr](http://www.pro-douane.gouv.fr), onglet « services disponibles », et dans le bas de page, sous le lien « ICS ».



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

\*\* Libération si contrôle effectué au point d'entrée

**PROCESSUS ICS &  
PRESENTATION EN DOUANE  
(FR - Pays subséquent)  
DSDT ANTICIPEE**





## PARTIE II : LES SCENARII FONCTIONNELS

Les fiches qui suivent n'ont pas pour but de constituer une liste exhaustive des scénarii fonctionnels ICS (ENS et DSDT anticipée).

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 l'Union ;
- 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.

Les règles et conditions applicables aux différents messages sont publiées sur le site Pro-douane. Certaines règles fonctionnelles importantes sont détaillées ci-dessous :

### **Scénario 1 lorsque la France est premier point d'entrée sur le territoire douanier de l'Union**

- Déclaration sommaire d'entrée (ENS)
  - Le bureau d'entrée cité dans l'ENS doit être un bureau français ;
  - Une modification est refusée si l'ENS a été détournée ou notifiée ;
  - Seul le numéro de conteneur doit figurer dans le champ conteneur (les numéros de remorques sont exclus) ;
  - Les lieux de chargement et de déchargement doivent être codifiés de la manière suivante : code ISO du pays suivi du Locode.

### **Scénario 2 lorsque la France est pays subséquent (port ou aéroport de déchargement)**

- Déclaration sommaire de dépôt temporaire anticipée (DSDT anticipée)
  - Les MRN cités au niveau des lignes de la DSDT anticipée doivent correspondre à des ENS transmis au premier point d'entrée communautaire (autre que la France); Acceptation de plusieurs DSDT anticipées pour un même moyen de transport, mais un MRN ne doit être mentionné que sur une DSDT anticipée;
  - Si le statut douanier est égal à T ou TB, le MRN correspondant à l'ENS transmis au premier point d'entrée communautaire (autre que la France). est obligatoire ;
  - Si le statut douanier est différent de T ou TB, la référence du MRN ne doit pas être servie. Dans le message réponse sera retourné pour cette ligne de DSDT anticipée un identifiant par le système de type XXFRP... (avec XX = année) ;
  - Le premier bureau d'entrée saisi cité dans les lignes de DSDT anticipée ne doit pas être un bureau de douane français ;
  - Dans le message de modification, les données liées à l'identifiant de la DSDT anticipée ne sont pas modifiables.  
L'identifiant est constitué :
    - Le mode de transport ;
    - L'identifiant du moyen de transport ;
    - La date prévisionnelle d'arrivée au premier bureau français ;
    - L'identifiant EORI du déposant/représentant de la DSDT anticipée.

## FICHE N°1

### TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL

#### Définitions

Transport maritime à courte distance ou « <i>short sea</i> »	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
« <i>Feeder</i> »	<p>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.</p> <p>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...)</p>
Ligne régulière maritime	<p>Il s'agit d'un service assuré par une compagnie maritime, ses navires naviguant à intervalles réguliers entre des ports déterminés.</p>
« <i>Tramping</i> »	<p>S'agissant d'un service de transport maritime à la demande, le navire est affrété au voyage ou à temps.</p> <p>Cette notion s'oppose à la ligne régulière maritime.</p>
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	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.
Navire fluvio-maritime	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).

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

### **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.

#### ***c) Cas particulier du transport combiné (véhicule routier/ ferry)***

Dans le cas du transport combiné, l'ENS est rempli de la façon suivante :

- mode de transport : maritime (code 1)
- conveyance reference number : XFER + le numéro d'immatriculation du véhicule routier

## 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	
	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		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	
		PRODUCED DOCUMENTS / CERTIFICATES	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	
	SPECIAL MENTIONS	Rubrique	O		
		48 Additional information coded	R		
	(CONSIGNOR) TRADER	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	
	(CODE) COMMODITY	Rubrique	D		
		56 Combined Nomenclature	R	Minimum 4 caractères	
	(CONSIGNEE) TRADER	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	
	CONTAINERS	Rubrique	O		
		64 Container number	R		
	(MEANS OF TRANSPORT AT BORDER) IDENTITY	Rubrique	D		
		65 Nationality crossing border	D		
		66 Identity of means of transport crossing border	R		
	PACKAGES	67 Identity of means of transport crossing border LNG	O	cf rub4	
		Rubrique	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	
	NOTIFY PARTY	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			

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
95 TIN	R	N° EORI obligatoire	
SEALS ID	Rubrique	O	
	96 Seals identity	R	
	97 Seals identity LNG	O	cf rub4
(FIRST ENTRY) CUSTOMS OFFICE	Rubrique	R	
	105 Reference number	R	
	106 Expected date and time of arrival	R	Format YYYYMMDDHHMM en heure locale
(SUBSEQUENT ENTRY) CUSTOMS OFFICE	Rubrique	O	Ne pas servir pour le transport routier et ferroviaire
	107 Reference number	R	
(ENTRY CARRIER) TRADER	Rubrique	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 (message 347 C)

#### 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 l'Union.

Les données sont toutes obligatoires.

Nota bene : au premier point d'entrée français, il est possible d'utiliser le message 347 FR par liste de tous les MRN à bord du navire en remplacement du message 347C.

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

- à la cargaison complète du navire déclaré 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 :

- R pour « requested » (obligatoire)

	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 notification de déchargement**

Le message 347 FR présenté ci-dessous contient toutes les données sur le navire et la liste des MRN correspondant. Ce message doit être transmis lors de chaque déchargement au premier port d'entrée français ainsi que toutes les escales françaises suivantes.

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).

			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	
	CUSTOMS DATA REFERENCE		Transport Document Reference	R	
			Transport Document Reference_LNG	O	
	CUSTOMS DATA REFERENCE DETAILS		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	
	TRADER At Entry (Carrier)		MRN item number	R	
			<i>Code pays du bureau de déchargement</i>	D	
CUSTOMS OFFICE Actual Office of first Entry		<i>Bureau de déchargement</i>	D		
		Rubrique	R		
		TIN	R	Code EORI du transporteur	
		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 qui 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- Les modalités de remplissage de la DSDT anticipée**

La DSDT anticipée est un ensemble de lignes correspondant aux ENS déclarées dans un autre Etat membre d'entrée (N° MRN étranger) et de marchandises communautaires chargées à bord du même moyen de transport (sans MRN).

La DSDT anticipée peut contenir 9999 lignes (équivalent 9999 ENS déclarées dans un autre Etat membre d'entrée)

		Libellé	Nom EDI	Format	Présence	Occurrence
Message 344FR	HEADER DSDT	Rubrique	HEADSDT		R	1
		Reference number (LRN)	RefNumHEADSDT	22AN	R	
		Transport mode at border	TraModAtBorHEADSDT	2N	R	
		Identity of means of transport crossing border	IdeOfMeaOfTraCroHEADSDT	27AN	D	
		Nationality of means of transport crossing border	NatOfMeaOfTraCroHEADSDT	2A	D	
		Conveyance reference number	ConRefNumHEADSDT	35AN	D	
		Expected date and time of arrival	ExpDatOfArrFIRENTSDT	12N	R	
		Declaration date and time	DecDatTimHEADSDT	12N	R	
	(ENTRY CARRIER) TRADER	Rubrique	OperateurTransporteur		R	1
		114 TIN	TINTRADSDT	17AN	R	
	(REPRESENTATIVE) TRADER	Rubrique	OperateurRepresentant		O	1
		88 TIN	TINREPSDT	17AN	R	
	(LODGING SUMMARY DECLARATION) PERSON	Rubrique	OperateurDepot		R	1
		95 TIN	TINDEPSDT	17AN	R	
	Ligne DSDT	Rubrique				1 - 9999
	HEADER (Import Operation)	Rubrique	HEAHEA		R	1
Document/reference number (MRN)		DocNumHEA5	18AN	O		
1 Reference number (LRN)		RefNumHEA4	22AN	O		
6 Total number of items		TotNumOfiteHEA305	5N	R		
7 Total number of packages		TotNumOfPacHEA306	7N	D		
8 Total gross mass		TotGroMasHEA307	11.3N	O		
9 Declaration place		DecPlaHEA394	35AN	R		
10 Declaration place LNG		DecPlaHEA394LNG	2A	O		
11 Specific Circumstance Indicator		SpeCirIndHEA1	1A	O		
12 Transport charges/ Method of Payment		TraChaMetOfPayHEA1	1A	O		
13 Commercial Reference Number		ComRefNumHEA	70AN	R		
15 Place of loading		PlaLoaGOOITE334	35AN	D		
16 Place of loading LNG		PlaLoaGOOITE334LNG	2A	O		
17 Place of unloading		PlaUnGOOITE334	35AN	O		
18 Place of unloading LNG		CodPIUnHEA357LNG	2A	O		
19 Declaration date and time		DecDatTimHEA114	12N	R		
(CONSIGNOR) TRADER		Rubrique	TRACONCO1		D	1
		20 Name	NamCO17	35AN	D	
		21 Street and number	StrAndNumCO122	35AN	D	
	22 Postal code	PosCodCO123	9AN	D		
	23 City	CitCO124	35AN	D		
	24 Country code	CouCO125	2A	D		
	25 NAD LNG	NADLNGCO	2A	O		
	26 TIN	TINCO159	17AN	O		
(CONSIGNEE) TRADER	Rubrique	TRACONCE1		D	1	
	27 Name	NamCE17	35AN	D		
	28 Street and number	StrAndNumCE122	35AN	D		
	29 Postal code	PosCodCE123	9AN	D		
	30 City	CitCE124	35AN	D		
	31 Country code	CouCE125	2A	D		
	32 NAD LNG	NADLNGCE	2A	O		
	33 TIN	TINCE159	17AN	D		

Ligne DSDT

NOTIFY PARTY	Rubrique	NOTPAR670		D	1	
	98 Name	NamNOTPAR672	35AN	D		C501
	99 Street and number	StrNumNOTPAR673	35AN	D		C501
	100 Postal code	PosCodNOTPAR676	9AN	D		C501
	101 City	CitNOTPAR674	35AN	D		C501
	102 Country code	CouCodNOTPAR675	2A	D		C501
	103 NAD LNG	NOTPAR670LNG	2A	O		TR0099
	104 TIN	TINNOTPAR671	17AN	O		R835
	Rubrique	GOOITEGDS		R	1 - 999	
	34 Item number	IteNumGDS7	5N	R		R005 / R007
	35 Goods description	GooDesGDS23	280AN	O		
	36 Goods description LNG	GooDesGDS23LNG	2A	O		TR0099
	37 Gross mass	GroMasGDS46	11.3N	D		C592
	38 Transport charges/ Method of Payment	MetOfPayGDI12	1A	D		C576
	39 Commercial Reference Number	ComRefNumGIM1	70AN	D		C567
40 UN dangerous goods code	UNDanGooCodGDI1	4AN	O		R823	
41 Place of loading	PlaLoaGOOITE333	35AN	D		C574 / R670	
42 Place of loading LNG	PlaLoaGOOITE333LNG	2A	O		TR0099	
43 Place of unloading	PlaUnlGOOITE333	35AN	D		C579 / R670	
44 Place of unloading LNG	PlaUnlGOOITE333LNG	2A	O		TR0099	
PRODUCED DOCUMENTS / CERTIFICATES	Rubrique	PRODOCDC2		D	0 - 99	C564 / C567 / R866
	45 Document type	DocTypDC21	4AN	R		C565 / R866
	46 Document reference	DocRefDC23	35AN	R		C566 / R866
	47 Document reference LNG	DocRefDCLNG	2A	O		TR0099
SPECIAL MENTIONS	Rubrique	SPEMENMT2		O	0 - 99	
	48 Additional information coded	AddInfCodMT23	5AN	R		
(CONSIGNOR) TRADER	Rubrique	TRACONCO1		D	1	C511
	49 Name	NamCO17	35AN	D		C501
	50 Street and number	StrAndNumCO122	35AN	D		C501
	51 Postal code	PosCodCO123	9AN	D		C501
	52 City	CitCO124	35AN	D		C501
	53 Country code	CouCO125	2A	D		C501
	54 NAD LNG	NADLNGCO	2A	O		TR0099
55 TIN	TINCO159	17AN	O		R835	
(CODE) COMMODITY	Rubrique	COMCODGODITM		D	1	C585
	56 Combined Nomenclature	ComNomCMD1	8AN	R		R881
(CONSIGNEE) TRADER	Rubrique	TRACONCE1		D	1	
	57 Name	NamCE17	35AN	D		C501
	58 Street and number	StrAndNumCE122	35AN	D		C501
	59 Postal code	PosCodCE123	9AN	D		C501
	60 City	CitCE124	35AN	D		C501
	61 Country code	CouCE125	2A	D		C501
	62 NAD LNG	NADLNGCE	2A	O		TR0099
	63 TIN	TINCE159	17AN	D		R835 / C562
CONTAINERS	Rubrique	CONNR2		O	0 - 99	
	64 Container number	ConNumNR21	17AN	R		
(MEANS OF TRANSPORT AT BORDER) IDENTITY	Rubrique	IDEMEATRAGI970		D	0 - 999	C019
	65 Nationality crossing border	NatIDEMEATRAGI973	2A	D		C020
	66 Identity of means of transport crossing border	IdeMeaTraGIMEATRA971	27AN	R		C514
	67 Identity of means of transport crossing border LNG	IdeMeaTraGIMEATRA972LNG	2A	O		TR0099

GOODS ITEM

Ligne DSDT	GOODS ITEM	PACKAGES	Rubrique	PACGS2		D	0 - 99	C577
			88 Kind of packages	KinOfPacGS23	3AN	R		
			89 Number of packages	NumOfPacGS24	5N	D		C062 / R021 / TR0022
			70 Number of pieces	NumOfPieGS25	5N	D		C062
			71 Marks & numbers of packages (long)	MarNumOfPacGSL21	140AN	D		C062
		72 Marks & numbers of packages (long) LNG	MarNumOfPacGSL21LNG	2A	O		TR0099	
		NOTIFY PARTY	Rubrique	NOTPAR670		D	1	
			73 Name	NamNOTPAR672	35AN	D		C501
			74 Street and number	StrNumNOTPAR673	35AN	D		C501
			75 Postal code	PosCodNOTPAR676	9AN	D		C501
			76 City	CitNOTPAR674	35AN	D		C501
			77 Country code	CouCodNOTPAR675	2A	D		C501
			78 NAD LNG	NOTPAR670LNG	2A	O		TR0099
		Agrément dépôt temporaire	79 TIN	TINNOTPAR671	17AN	O		R835
			Bureau de déchargement	RefNumCUSOFFFUNLOA	8AN	R		
			Statut douanier	StatutDouanier	5AN	R		
		ITINERARY	Localisation marchandise	Localisation	35AN	R		
			Rubrique	AgMDT		O	0 - 1	
		(LODGEMENT) CUSTOMS OFFICE	Code pays	CounCo	2AN	R		
			Numéro d'agrément	NumAgr	35AN	R		
		(REPRESENTATIVE) TRADER	Rubrique	ITI		R	0 - 99	
			80 Country of routing code	CouOfRouCodITI1	2A	R		
			Rubrique	CUSOFFLON		O	1	R827
			81 Reference number	RefNumCOL1	8AN	R		R828 / R836
			Rubrique	TRAREP		O	1	R896
			82 Name	NamTRE1	35AN	D		C501
			83 Street and number	StrAndNumTRE1	35AN	D		C501
			84 Postal code	PosCodTRE1	9AN	D		C501
		(LODGING SUMMARY DECLARATION) PERSON	85 City	CitTRE1	35AN	D		C501
			86 Country code	CouCodTRE1	2A	D		C501
			87 NAD LNG	TRAREPLNG	2A	O		TR0099
			88 TIN	TINTRE1	17AN	O		R835
			Rubrique	PERLODSUMDEC		R	1	
			89 Name	NamPLD1	35AN	D		C501
			90 Street and number	StrAndNumPLD1	35AN	D		C501
		SEALS ID	91 Postal code	PosCodPLD1	9AN	D		C501
			92 City	CitPLD1	35AN	D		C501
			93 Country code	CouCodPLD1	2A	D		C501
			94 NAD LNG	PERLODSUMDECLNG	2A	O		TR0099
			95 TIN	TINPLD1	17AN	R		R837
		(FIRST ENTRY) CUSTOMS OFFICE	Rubrique	SEAID529		O	0 - 9999	
			96 Seals identity	SealdSEAID530	20AN	R		
			97 Seals identity LNG	SealdSEAID530LNG	2A	O		TR0099
		(SUBSEQUENT ENTRY) CUSTOMS OFFICE	Rubrique	CUSOFFFENT730		R	1	
			105 Reference number	RefNumCUSOFFFENT731	8AN	R		
		(SUBSEQUENT ENTRY) CUSTOMS OFFICE	106 Expected date and time of arrival	ExpDatOfArrFIRENT733	12N	R		R660 / R666
			Rubrique	CUSOFFFENT740		O	0 - 99	R808
				107 Reference number	RefNumSUBENR909	8AN	R	



## 2- La notification de déchargement au port subséquent ou au(x) port(s) suivant(s)

Cette notification est réalisée avec le message 347 FR (notification de déchargement 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 permet 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		
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			
			CUSTOMS DATA REFERENCE DETAILS		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		

### 3- La libération des contrôles effectués par le bureau de déchargement

Cette libération est réalisée avec le message 330 FR.

Le message 330FR présenté ci-dessous contient le résultat des contrôles sûreté/sécurité effectués par les services douaniers.

La colonne centrale permet 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	Nom EDI	Format	Présence	occurrence
Message 330FR	Header	Rubrique	Header		R	1
		MRN	DocNumHEA5	an..21	R	
		Transport mode at border	TraModAtBorHEA76	n..2	R	
		Identification of the means of transport	IdeOfMeaOfTraCroHEA85	an..35	R	
		Date et heure d'arrivée physique du moyen de transport	DateArrivee	n12	R	
	TRANSPORT DOCUMENT DATA	Rubrique	TRANSPORT DOCUMENT DATA		R	1
		Document Type	DocTypDC21	an..4	R	
		Transport Document Reference	DocRefDC23	an..35	R	
		Transport Document Reference_LNG	DocRefDCLNG	a2	O	
	Control Result	Rubrique	ControlResult		O	
		Date de libération	DateLiberation	n12	R	
		Code résultat	ResultCode	a3	R	
	GOODS ITEM	Rubrique	GOODS ITEM		O	999
		MRN item number	IteNumGDS7	n..5	R	
		Good description	GooDesGDS23	280AN	R	
		Bureau de déchargement	BureauDechargement	an..35	R	
	Control Result	Date de libération	DateLiberation	n12	R	1
		Result Code*	ResultCode	a3	R	

## **4- 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 ou son représentant transmet au moins 24 heures avant l'arrivée du navire aux ports du Havre (port subséquent) et de Nantes (port suivant) une DSDT anticipée (344FR) pour chaque escale (partie à décharger) à l'Automate de sûreté (AS).

Le transporteur actif ou son représentant notifie le déchargement 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 le déchargement 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 transmet avant l'arrivée du navire au port de Boulogne-sur-Mer (port subséquent) une DSDT anticipée (344 FR) à l'Automate de Sûreté.

Le transporteur actif ou son représentant notifie le déchargement (347 FR) du navire au port de Boulogne- sur (port subséquent) 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 règlementairement 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		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	
	<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	
	<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		
	<b>PACKAGES</b>	67 Identity of means of transport crossing border LNG	O	cf rub4	
		Rubrique	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	
	<b>NOTIFY PARTY</b>	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	
		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 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 l'Union.

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	
	CUSTOMS DATA REFERENCE		Transport Document Reference	R	
			Transport Document Reference_LNG	O	
			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	
	CUSTOMS DATA REFERENCE DETAILS		MRN item number	R	
			<i>Code pays du bureau de déchargement</i>	D	
			<i>Bureau de déchargement</i>	D	
			Rubrique	R	
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- La libération des contrôles effectués par le bureau de déchargement

Cette libération est réalisée avec le message 330 FR.

Le message 330FR présenté ci-dessous contient le résultat des contrôles sûreté/sécurité effectués par les services douaniers.

La colonne centrale permet 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	Nom EDI	Format	Présence	occurrence	
Message 330FR	Header	Rubrique	Header		R	1	
		MRN	DocNumHEA5	an..21	R		
		Transport mode at border	TraModAtBorHEA76	n..2	R		
		Identification of the means of transport	IdeOfMeaOfTraCroHEA85	an..35	R		
		Date et heure d'arrivée physique du moyen de transport	DateArrivee	n12	R		
	TRANSPORT DOCUMENT DATA	Rubrique	TRANSPORT DOCUMENT DATA			R	1
		Document Type	DocTypDC21	an..4	R		
		Transport Document Reference	DocRefDC23	an..35	R		
		Transport Document Reference_LNG	DocRefDCLNG	a2	O		
	Control Result	Rubrique	ControlResult			O	
		Date de libération	DateLiberation	n12	R		
		Code résultat	ResultCode	a3	R		
	GOODS ITEM	Rubrique	GOODS ITEM			O	999
		MRN item number	IteNumGDS7	n..5	R		
		Good description	GooDesGDS23	280AN	R		
		Bureau de déchargement	BureauDechargement	an..35	R		
		Control Result	Date de libération	DateLiberation	n12	R	1
	Result Code <sup>†</sup>		ResultCode	a3	R		

## 5 – 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.

Le message DSDT anticipée à utiliser est le même que celui du mode de transport maritime (cf Partie II – Fiche 1 point II).

### **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)***

Avant l'atterrissage, la compagnie aérienne ou son représentant transmet la DSDT anticipée (344 FR) pour les marchandises à décharger à l'Automate de sûreté (AS). La DSDT anticipée est un ensemble de lignes correspondant aux ENS déclarées à Schipol (n° MRN NL).

Dès l'atterrissage, la compagnie aérienne ou son représentant notifie le déchargement de l'avion à Bâle Mulhouse (aéroport subséquent) au système douanier Delta P par liste de MRN (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
Minerai	Minerai de fer, minerai de cuivre

<b>Non acceptable</b>	<b>Acceptable</b>
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

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%;"></td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Autre SCI (S32)</td> </tr> <tr> <td style="width: 50%;">Formulaires (3)</td> <td style="width: 50%;">Articles (5)</td> <td>Date d'émission:</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">001</td> <td></td> <td>Bureau de douane:</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Numéro de référence (7)</td> </tr> </table>		TYPE DE DÉCLARATION (1)		MRN		Autre SCI (S32)	Formulaires (3)	Articles (5)	Date d'émission:	001		Bureau de douane:	Numéro de référence (7)		
TYPE DE DÉCLARATION (1)		MRN															
	Autre SCI (S32)																
Formulaires (3)	Articles (5)	Date d'émission:															
001		Bureau de douane:															
Numéro de référence (7)																	
Identité et nationalité du moyen de transport actif franchissant la frontière (21)		Code du (des) pays de l'itinéraire (S13)															
Mode de tr. (25)	Numéro de référence du transport (S10)	Date/heure 1er lieu arr.terr.douan.(S12)															
Bureau de sortie (29)	Localisation des marchandises (30)	Code 1er lieu d'arr. (S11)	Marques d'expédition (S22)														
Bureaux d'entrée suivants (S11/2)																	
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)															
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) <b>001</b>														
Person. déposant la décl. somm. sortie/entrée(S05) No.		Lieu et date:															
Repr. de la pers. déposant décl. som. (S05a) No.		Signature et nom:															

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



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)

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

Direction Générale des Douanes et Droits Indirects



N° 12020101

DEMANDE D'OCTROI DE NUMERO EORI			
(Remplir suivant les cases ad hoc ci-après)			
<b>Vous êtes une société ou un établissement</b>			
(*)Raison sociale	:		
<b>Vous êtes un groupement de personne à but non lucratif ou un groupement de bien</b>			
(*)Nom du groupement	:		
<b>Vous êtes un entrepreneur individuel ou une personne physique.</b>			
(*)Prénom et Nom de Naissance	:		
<b>Renseignements complémentaires</b>			
Type de personne <small>(Veuillez cocher la case la cas échéant)</small>	:	<input type="checkbox"/> Personne physique	<input type="checkbox"/> 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	:		
<input type="checkbox"/>	Le signataire autorise la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects à communiquer les données précitées d'une entreprise (*) à la Commission Européenne en vue de la publication d'adresses d'entreprises sur le site web EORI de TAXUD (site public) en application de l'article 4 ainsi des dispositions d'application du Code des douanes communautaire tel que modifié par le règlement (CE) N° 2152/09 de la Commission du 16 avril 2009.		
<input type="checkbox"/>	Le service certifié n'entre pas encore en vigueur en tant qu'EORI dans un autre Etat-membre de la CE.		
<input type="checkbox"/>	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 :
<b>Décision des services douaniers</b>			
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 font 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 accordé à l'opérateur.

<sup>a</sup> Si disponible.

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

