

**INFORMATISATION DU TIR
EXPÉRIMENTATION PILOTE TIR/NSTI AU SEIN
DE L'UNION EUROPÉENNE**

BOD **6699**
du **30 janvier 2006**
texte **07-004**
nature du texte : **DA**
du **23 janvier 2007**
classement : **H.0.2.0**
RP :
bureau : **E/3**
nombre de pages : 6
diffusion :
NOR : ECO D 0700 004 S
mots-clés : TIR, NSTI,
expérimentation

Date d'entrée en vigueur du texte : immédiate

Date de caducité du texte :

Références :

- DA n° 06-014 du 31 janvier 2006 (*BOD* n° 6666 du 8 février 2006) sur le destinataire agréé TIR
- DA n° 06- 041 du 2 octobre 2006 (*BOD* n° 6686 du 6 octobre 2006) sur le NSTI

Texte abrogé :

Texte modifié :

L'exercice pilote TIR/NSTI est une expérimentation menée au sein de l'Union européenne depuis le 1er juillet 2005. Elle consiste à utiliser l'application NSTI pour échanger au sein de la Communauté les données reprises sur les carnets TIR. Cet exercice, prévu à l'origine pour une durée de six mois, a été prolongé¹.

Cette expérimentation ne concerne que les États membres de l'Union européenne, les pays du transit commun n'y sont pas associés. Les États membres participent à cet exercice soit seulement en tant que pays de destination soit en tant que pays de départ et pays de destination.

Jusqu'à maintenant la France n'y participait pas. Cependant, afin de familiariser les entreprises et les services douaniers à ce projet, il a été décidé que la France y prendrait part à compter du **1er février 2007, mais uniquement en tant que pays de destination.**

¹ A noter que l'emploi du NSTI pour le parcours communautaire des opérations TIR devrait à terme devenir obligatoire.

I) LE CHAMP D'APPLICATION DE L'EXPÉRIMENTATION TIR/NSTI

A. Base juridique

L'article 48 de la Convention TIR permet aux unions économiques et douanières d'adopter des règles particulières concernant les opérations de transport au départ ou à destination de leurs territoires.

B. Opérations concernées

Le projet pilote couvre :

- les opérations TIR qui commencent dans la Communauté (EXPORT) et qui sont destinées à un pays tiers : au titre de l'expérimentation, le bureau de départ est celui de l'opération TIR, le bureau de destination est le bureau de sortie de la Communauté ;
- celles qui ont commencé dans un pays tiers et qui se terminent dans la Communauté (IMPORT) : au titre de l'expérimentation, le bureau de départ est le bureau d'entrée dans la Communauté, le bureau de destination est celui de l'opération TIR ;
- celles qui ne font que passer par la Communauté (TRANSIT) : au titre de l'expérimentation, le bureau de départ est le bureau d'entrée dans la communauté, le bureau de destination est le bureau de sortie de la communauté.

La France n'est concernée que par les opérations TIR qui se terminent dans la Communauté (IMPORT) et le cas échéant celles qui ne font que passer par la Communauté (TRANSIT), mais seulement à la sortie.

II) LES PRINCIPES GÉNÉRAUX DE L'EXPÉRIMENTATION

A. Principes

L'expérimentation a pour but de réduire les délais d'apurement des opérations TIR, actuellement longs en raison du renvoi du volet n° 2 des carnets TIR par la voie postale.

Elle est ainsi basée sur l'utilisation de l'application NSTI pour l'échange de données électroniques relatives à des opérations TIR, entre un bureau de départ et un bureau de destination au sein de l'Union européenne.

Ainsi, les données du carnet TIR sont reportées dans une déclaration NSTI. **Les déclarations NSTI / TIR se distinguent** des déclarations de transit communautaire / commun par la mention « TIR » apposée dans la case 1 (au lieu de « T1 » ou « T2 »), une absence de mention sur la garantie dans la case 52 et le numéro du carnet TIR en case 44 ou éventuellement 52.

L'utilisation à destination du NSTI n'implique aucune modification de l'application.

L'expérimentation pilote TIR/NSTI ne devrait concerner qu'un nombre limité d'opérations TIR. En effet, un grand nombre États membres de l'Union européenne, comme la France, ne participent pas en tant que pays pilotes au départ (cf. liste de ces pays en annexe). Par ailleurs, pour des raisons de charge de travail, ces pays pilotes n'intègrent pas pour l'instant dans l'application l'ensemble des carnets TIR qu'ils ont à traiter.

B. procédure

Les bureaux des « pays pilotes » au départ saisissent les données du carnet TIR dans le NSTI. Un MRN est attribué à la déclaration. La déclaration électronique doit faire référence au numéro du carnet TIR.

Une fois la mainlevée accordée par le système, les bureaux de départ envoient les messages d'avis anticipé d'arrivé (IE 01) aux bureaux des « pays participants » à destination. Ils impriment le DocAcc et l'agrafent au volet n° 2 du carnet TIR. Le numéro du carnet TIR doit apparaître en case 44 du DocAcc.

A destination, les bureaux des pays participants renvoient les messages d'avis d'arrivée (IE06) et de résultat des contrôles (IE18) des déclarations NSTI/TIR, qui correspondent aux carnets TIR.

Néanmoins, dans le cadre de l'expérimentation, **le carnet TIR est maintenu car pour l'instant, seul le volet n° 2 apporte la preuve juridique de l'apurement de l'opération.**

C'est pourquoi les services doivent continuer à annoter et à viser les carnets TIR accompagnés d'un DocAcc.

Ils doivent également continuer à renvoyer **sans retard** le volet n° 2 pour apurement de l'opération.

III) LES DISPOSITIONS PRATIQUES À METTRE EN OEUVRE PAR LES BUREAUX DE DESTINATION EN FRANCE

Dans le cadre de cette expérimentation, la France ne sera qu'un pays de destination de messages NSTI / TIR en provenance d'États membres de la Communauté participant à l'expérimentation en tant que pays de départ (pays pilotes).

A. Principes

Dans la mesure où la procédure papier du carnet TIR demeure applicable (et la seule juridiquement valable à l'égard des pays tiers) parallèlement à la procédure NSTI, il a été décidé de confier aux bureaux de douane la notification d'arrivée NSTI, afin qu'ils conservent la maîtrise de l'opération d'apurement.

Dans ces conditions, il n'est pas nécessaire de procéder à l'enregistrement dans le NSTI des opérateurs qui n'utilisent pas par ailleurs le NSTI pour des opérations de transit communautaire / commun.

B. Action au bureau de destination/sortie en France

1. Gestion des mouvements non notifiés avant le 1er février 2007

Depuis le début de l'expérimentation TIR/NSTI au sein de l'Union en juillet 2005, notre système recevait, par erreur, des messages TIR en provenance de Hongrie, qui ne faisaient l'objet d'aucun rejet, mais encombraient notre système. Ces messages reçus par erreur avant l'entrée de la France dans le projet pilote seront purgés par le CID avant que notre administration ne commence l'expérimentation.

A partir du 1er février, tous les messages TIR/NSTI devront être notifiés à destination.

2. Cas des destinataires agréés TIR

a) L'opérateur accomplit d'abord la procédure papier

Le destinataire agréé réceptionne les marchandises dans ses locaux. Il envoie l'avis d'arrivée papier au bureau de destination, comme prévu dans la DA n°06-014 du 31 janvier 2006 (BOD n°6666 du 8 février 2006) sur le destinataire agréé TIR.

A partir de l'envoi de cet avis d'arrivée papier, un délai réglementaire, prévu dans la convention de destination agréé TIR, court afin de permettre au service de se déplacer dans les locaux pour procéder au contrôle physique des marchandises. Si le service ne s'est pas déplacé pour un contrôle, à l'issue de ce délai, le destinataire agréé TIR peut rompre les scellés et décharger le camion librement.

Dans tous les cas (contrôles physiques dans les locaux de l'opérateur par le service ou pas de contrôle), **le transporteur ou le destinataire agréé TIR doit ensuite obligatoirement se présenter au bureau muni du carnet TIR²**. Lorsqu'un DocAcc est attaché au carnet, le transporteur doit veiller à bien présenter les deux documents.

b) Le service effectue ensuite la notification d'arrivée NSTI

C'est le service qui procède alors à la notification d'arrivée (IE01) des marchandises dans l'application NSTI par le biais de la fonction de l'opérateur fictif.

Si le service a effectué un contrôle physique dans les locaux de l'opérateur, il ne procède à la notification d'arrivée que lorsque le transporteur ou le destinataire agréé TIR se présente au bureau.

² Cf DA 06-014 du 31 janvier 2006 (BOD n° 6666 du 8 février 2006), paragraphe II-7.

c) Le service clôture ensuite la procédure papier

Le service procède comme à l'habitude : il annote et vise le carnet TIR, puis le rend à son titulaire, en ayant pris soin au préalable de détacher le volet n°2, qu'il renvoie au bureau de départ. Il procède enfin à la décharge informatique dans le SOFI (SafeTIR).

3. Cas d'opérateurs non destinataires agréés TIR

1°) Le détenteur du carnet TIR et le moyen de transport doivent se rendre au bureau. Lorsqu'un DocAcc est attaché à un carnet TIR, le transporteur veille à bien présenter les deux documents.

2°) Le service doit procéder lui-même à la notification d'arrivée des marchandises.

3°) Le service annote et vise le carnet TIR, puis le rend à son titulaire, en ayant pris soin au préalable de détacher le volet n°2, qu'il renvoie au bureau de départ.

4°) Le service procède enfin à la décharge informatisée dans SOFI (SafeTIR).

4. Gestion des détournements

La Convention TIR n'interdit pas que des marchandises soient présentées à un bureau autre que celui qui était prévu sur le carnet TIR.

5. Procédure de recherche

N'est concernée ici que la procédure de recherche informatisée initiée par le bureau d'entrée des marchandises dans la Communauté.

En l'absence de réception par le bureau de départ du message « avis d'arrivée » (IE06) ou du message « résultat des contrôles » (IE 18), la procédure de recherche informatisée est engagée par ce bureau.

Toutefois, une situation particulière peut se présenter compte tenu des particularités de l'expérimentation NSTI / TIR.

Il s'agit du cas d'un carnet TIR présenté au bureau de destination sans le DocAcc correspondant

Le passage d'un mouvement en procédure de recherche peut s'expliquer par le fait que le DocAcc n'a pas été présenté au bureau de destination, alors qu'en revanche les marchandises et le carnet TIR ont bien fait l'objet d'une présentation.

Les destinataires d'opérations TIR doivent donc veiller à ce que le DocAcc joint au carnet TIR soit présenté au service en même temps que le carnet correspondant.

6. Déchargements partiels

La procédure en cas de déchargements partiels a été harmonisée au niveau communautaire.

Si le transport TIR comporte plusieurs bureaux de destination, situés sur le seul territoire français ou dans plusieurs États membres, la notification d'arrivée doit être effectuée par le premier bureau de déchargement partiel. La suite du transport s'effectue sur la seule base du carnet TIR.

7. Conduite à tenir en cas de différences entre le carnet TIR et la déclaration électronique

En cas de contrôle physique de la marchandise, le service effectue son contrôle sur la base des données **du carnet TIR, seul document ayant une valeur juridique.**

Dans le cadre de l'expérimentation, les opérateurs ne seront donc pas sanctionnés en cas de constatation par le bureau de destination de divergences entre les données inscrites sur le carnet TIR et celles figurant dans la déclaration électronique.

Seules continueront d'être sanctionnées les infractions constatées sur la base du carnet TIR et les autres infractions au régime TIR (infractions liées au moyen de transport...).

Le directeur régional,
Chef du bureau E/3,

Georges Friess

Annexe Liste des États membres participants à l'expérimentation

<i>PAYS</i>	<i>PAYS PILOTE (au départ)</i>	<i>PAYS PARTICIPANT (à destination)</i>
AUTRICHE (AUT)	-	-
BELGIQUE (BE)	-	-
CHYPRE (CY)	-	-
RÉPUBLIQUE TCHÈQUE (CZ)	15/09/05	01/07/05
ALLEMAGNE (DE)	-	-
DANEMARK (DK)	-	01/07/05
ESTONIE (EE)	-	-
ESPAGNE (ES)	-	01/12/05
FINLANDE (FI)	-	-
FRANCE (FR)	-	01/02/07
GRECE (GR)	-	-
HONGRIE (HU)	01/08/05	01/07/05
IRLANDE (IE)	-	01/07/05
ITALIE (IT)	01/11/05	01/07/05
LITUANIE (LT)	27/07/05	01/07/05
LUXEMBOURG (LU)	-	-
LETTONIE (LV)	-	01/07/05
MALTE (MT)	-	-
PAYS-BAS (NL)	-	-
POLOGNE (PL)	18/07/05	01/07/05
PORTUGAL (PT)	-	03/04/06
SUEDE (SE)	-	-
SLOVENIE (SL)	29/08/05	01/07/05
RÉPUBLIQUE SLOVAQUE (SK)	01/07/05	01/07/05
ROYAUME-UNI (UK)	-	01/09/05
TOTAL	7 au départ	14 à destination