

## Fonds d'affectation spéciale pour les négociations sur la facilitation du commerce Note technique No. 17

---

### **Transit douanier sous garantie / caution douanière**

---

#### **Contexte**

Les régimes de transit douaniers sous garantie sont un type spécial de la catégorie générale de régimes douaniers sous garantie/caution. Ainsi ils sont également qualifiés de régimes de transit sous caution douanière. D'autres régimes douaniers sous garantie comprennent, entre autres, l'admission temporaire, le transport de marchandises exemptes de droits, les entrepôts ou les zones franches, le traitement sous supervision des douanes, les régimes de perfectionnement actif et de perfectionnement passif.

Un dénominateur commun des régimes douanier est le fait qu'ils nécessitent qu'un agent économique bénéficiant de la procédure douanière en question ait déposé une obligation, c'est-à-dire une garantie financière ou une garantie auprès des autorités pour assurer que toutes les obligations fiscales envers le pays soient satisfaites.

#### *Avantages*

Les régimes de transit douanier simplifient le traitement de marchandises qui traversent le territoire d'un pays tiers. Les opérateurs bénéficient de procédures normalisées et de l'annulation des taxes et des droits d'importation et d'exportations sur les marchandises en transit, pour peu qu'une garantie ait été fournie. L'utilisation d'une obligation en tant que garantie offre des avantages aux négociants étant donné qu'elle n'implique l'utilisation de fonds propres durant l'opération de transit. D'un autre côté, les garanties offrent plus de fiabilité aux douanes pour assurer les revenus puisqu'une banque ou une institution financière est responsable du paiement de la somme garantie.

#### *Transit douanier*

Le transit douanier est défini dans la Convention de Kyoto révisée de 1999 (CKR) gérée par l'Organisation mondiale des douanes comme étant « le régime douanier sous lequel sont placées des marchandises transportées sous contrôle douanier d'un bureau de douane à un autre bureau de douane ». Contrairement à l'art. V du GATT 1994 qui limite la définition du trafic en transit au trafic dit direct, c'est-à-dire circulant dans un territoire douanier d'un poste frontalier d'entrée à un poste frontalier de sortie, la définition de l'OMD des régimes de transit douanier couvre aussi le transit entrant (d'un bureau de douane d'entrée à un bureau de douane situé à l'intérieur du territoire), le transit sortant (d'un bureau de douane situé à l'intérieur du territoire à un bureau de douane de sortie) et le transit intérieur (d'un bureau de douane située à l'intérieur du territoire à un autre du même pays).

Une distinction doit être faite entre les procédures douanières nationales et internationales. Une procédure de transit douanier nationale couvre seulement le transit dans un territoire douanier avec des bureaux d'entrée et de sortie situés dans le même territoire douanier. Les procédures de transit multilatérales (bilatérales, régionales et internationales) couvrent elles le transit par plusieurs territoires douaniers, par exemple

grâce à un régime complètement intégré tel que le système de transit communautaire de l'UE, ou grâce à l'harmonisation de certains aspects des opérations de transit tel que le système TIR pour que, par exemple, un document et/ou une garantie uniformes puissent être utilisés pour la totalité de l'opération de transit à travers plusieurs pays.

Les régimes de transit douanier contiennent normalement plusieurs dispositions concernant le plombage des unités de chargement et d'autres mesures de sécurité, la documentation normalisée nécessaire et la reconnaissance mutuelle des négociants autorisés (voir Annexe E de la CRK pour les normes et les pratiques recommandées des procédures de transit douanier).

La pratique générale veut qu'une garantie financière soit demandée par les autorités douanières quand elles autorisent une opération de transit douanier, afin d'assurer les droits et les taxes des marchandises en transit et de réduire par conséquent le risque de détournement à la consommation domestique sans paiement de droits et de taxes.

#### *Les exigences d'une garantie de transit*

Les exigences d'une garantie sont définies soit par les réglementations nationales du pays de transit, soit par les accords régionaux ou internationaux. Ces réglementations la somme de la garantie nécessaire, les personnes chargées de fournir la garantie et la forme de cette dernière.

Dans certains pays, les dépôts en liquidités sont acceptés, bien que cette forme ne soit ni pratique ni recommandée. Dans le cas des dépôts en liquidités, l'agent économique est le débiteur directement responsable envers les autorités douanières. Autrement, les garanties peuvent prendre plusieurs formes. Dans le contexte des régimes de transit nationaux, les garanties de transit sont souvent vendues à la frontière d'entrée par des assurances nationales ou des institutions financières, p.ex. le système de garantie de transit iranien. Ces garanties couvrent seulement les responsabilités de transit dans un pays. Dans le contexte d'un système de transit multilatéral, la caution financière est souvent obtenue avant l'opération, bien qu'elle ne sera activée qu'une fois l'opération commencée. C'est par exemple le cas du système de garantie communautaire de l'UE et du système TIR.

En général, c'est l'opérateur du transport de transit qui doit obtenir la garantie/ caution par une tierce partie. Traditionnellement, elle est fournie par une banque, une assurance ou une autre institution financière, qui devient de fait le principal débiteur de la garantie. Les bénéficiaires de la garantie sont généralement les autorités douanières.

Les garanties sont soit individuelles soit étendues. Une garantie individuelle couvre une seule opération de transit. Elle couvre normalement tous les droits et toutes les taxes applicables aux marchandises dans le pays de transit. Le calcul de la garantie est fait d'après les droits et les taxes applicables aux marchandises les plus élevés de la classification douanière de ces dernières.

Une garantie étendue, elle, est continue. Elle peut être réutilisée et couvre plusieurs opérations de transit effectuée par le même agent à hauteur d'une somme de référence donné et fixé par la douane. Cette somme est habituellement calculée en se fondant sur le nombre estimé d'opérations de transit qu'il effectuera durant une période spécifiée, p.ex. une semaine ou un mois. Dans certaines conditions, les obligations de garantie

peuvent être (prolongées) si l'agent de transit remplit certains critères opérationnels et financiers, p.ex. dans le cadre des programmes des opérateurs économiques agréés

Alternativement, des systèmes de garantie de transit douanier, p.ex. le système TIR, fonctionnent selon une somme de garantie forfaitaire pour chaque opération de transit. Dans le cas du système TIR, la somme couvrant les droits et les taxes revient à USD 50'000 par transit TIR.

Dans d'autres cas, par exemple quand les entreprises de l'État jouent le rôle des opérateurs de transport de transit, les douanes accordant exceptionnellement une dispense de garantie, les entreprises sont de fait considérées comme auto-assurées. En outre, certains pays utilisent le concept de « transporteurs cautionnés », c'est-à-dire des transporteurs qui ont reçu une approbation pour effectuer des opérations de transit ou de transport de marchandises exemptes de droits fondée sur une autorisation générale, habituellement soutenue par une garantie étendue ou une dispense de garantie.

Les opérations de transit douanier sont achevées quand les marchandises sont présentées au bureau de sortie d'un territoire douanier ou au bureau de destination finale, où les autorités douanières doivent vérifier qu'aucune interférence non autorisée avec les marchandises n'ait eu lieu. L'opérateur de transit n'est libéré de sa responsabilité financière pour la marchandise en transit une fois que la douane a vérifié que l'opération de transit a véritablement été achevée correctement et déchargée.

Dans le cas où une irrégularité, une interférence ou une fraude est détectée, la législation nationale liée au transit exige normalement que les responsabilités des personnes concernées dans l'opération de transit doivent être déterminées et les droits et taxes perdues recouvrés, principalement de la part de la personne impliquée dans la malversation, ou en dernier recours, par la garantie.

## **Questions relatives à la mise en œuvre**

Une bonne utilisation d'un régime de transit douanier et un système de garantie de transit nécessite la mise en œuvre et l'application d'une législation efficace. Sans cela, de nombreux cas viennent démontrer que l'utilité des systèmes de transit douanier est restreinte tant pour le secteur publique que privé.

Le dépôt d'une garantie financière, qui devrait normalement être une obligation, demeure un défi en termes de mise en œuvre. Il présuppose un marché financier relativement mûr ou une infrastructure bancaire qui puisse soutenir l'émission de garanties. Le manque en la matière signifie souvent que les pays demandent le dépôt de tous les droits et de toutes les taxes pour couvrir l'opération de transit.

### *Exemple: le système TIR*

Dans le domaine du transit douanier, il est à noter que la Convention TIR est le système de transit douanier international le plus utilisé au monde. Elle prévoit que les marchandises transportées dans le cadre de la procédure TIR, dans des véhicules routiers et dans des containers approuvés et plombés, soient exclus d'inspection douanière, à moins que des irrégularités soient suspectées. La Convention réduit les exigences habituelles des procédures de transit nationales tout en éliminant la nécessité d'effectuer des inspections physiques durant le transit hormis la vérification du document de transit (Carnet TIR) et des scellés ou plombs douaniers ainsi que de la condition extérieure du compartiment de chargement ou du container. De plus, elle permet de faire fi des garanties et des systèmes de documentation nationaux puisque le

Carnet TIR est un document reconnu internationalement disposant d'une garantie. Un des principaux défis qui reste à relever par rapport aux gains d'efficacité demeure l'introduction complète des technologies de l'information au niveau international.

## Références et outils

### *Organisation mondiale des douanes*

Convention internationale sur la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (amendée) – Convention de Kyoto révisée de 1999. Voir [www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org).

*TIR Convention* [www.unece.org/trans/bcf/tir/welcome.html](http://www.unece.org/trans/bcf/tir/welcome.html)

### *Autres notes techniques de la CNUCED*

Autres notes techniques sont disponibles à l'adresse suivante : <http://www.unctad.org/technicalnotes>. Se référer plus précisément à la Note technique No. 8 (Liberté de transit et arrangements de transit régional)

---

Les notes techniques ont été élaborées par des experts engagés par la CNUCED dans le cadre du Fonds d'affectation spéciale visant le "Renforcement des capacités dans les pays en développement et les pays moins avancés pour soutenir leur participation effective dans le processus de négociation de l'OMC portant sur la facilitation du commerce". Ce fonds est financé par les gouvernements de Suède et d'Espagne. Les notes ont pour objectif d'assister les délégués des États membres à Genève et les négociateurs dans les capitales nationales à mieux comprendre la portée et les implications des diverses mesures qui ont été proposées dans le cadre des négociations multilatérales sur la facilitation du commerce. Les opinions exprimées ne concordent pas nécessairement avec celles de l'Organisation ou des pays donateurs contribuant au Fonds d'affectation spéciale. Les commentaires et les demandes de renseignement, devraient être envoyées à l'adresse électronique suivante : [trade.logistics@unctad.org](mailto:trade.logistics@unctad.org). Toutes les notes techniques sont disponibles à travers le lien suivant : <http://www.unctad.org/technicalnotes>

---