

# J

# Le Lamy transport tome 2

LAMY  
EXPERT

2  
0  
1  
5

ACTUALITÉS

## → CHRONIQUE

### « Le futur Code des douanes de l'union : nouvelles règles du jeu douanier en Europe »

La conférence organisée par ICC France le 20 octobre 2015 à Paris présente les nouveautés du CDU et le met en perspective avec l'Union douanière.

N° 219

décembre

2015

ISSN 1257-1792

Un ralentissement du volume des échanges internationaux s'est installé dans le paysage économique et la prévision de l'OMC sur l'évolution du commerce international pour 2015 est passée de 4 à 2,8 %, constate François Georges, le Délégué général du comité français de la chambre de commerce internationale. Par conséquent, les nouvelles règles du CDU qui vont accompagner les entreprises dans les échanges commerciaux constituent bien évidemment un enjeu économique, selon Maître Jean-Marie Salva, président de la commission Douane à ICC France : les opérateurs doivent en tirer un bénéfice au sens propre (même si les enjeux du CDU touchent aussi à la sécurité juridique par exemple).

#### Nouveautés du CDU

Valeur, RTC/RCO, OEA, représentation en douane, transition administrative et informatique, ... tels ont été, « à la Prévert », les sujets passés au crible au regard des futurs actes délégués (AD) et d'exécution (AE) du Code notamment. Sur ces points, voir les *Lettres d'actualité* d'octobre et décembre 2015 de l'ouvrage *Le Lamy Guide des procédures douanières*.

#### Union douanière et CDU

Maître Jean-Marie Salva pose une double question : le CDU constitue-t-il une étape dans la construction douanière ou le parachèvement de l'Union douanière ? Et que manque-t-il au CDU ? La réponse de Jean-Michel Thillier, le chef de service, adjoint à la

Directrice générale des douanes, met en lumière la situation de l'Union douanière à l'issue de la négociation du CDU et la perspective après le Code.

#### Des constats sur le Code

Le numéro 2 de la Douane française commence par des constats. D'abord, les causes du succès de la mise en œuvre du CDU en particulier en France : on continue ce qui a déjà été entamé, on n'est plus du tout au niveau national (sauf quelques dispositions qui ont vocation à être déclinées à ce niveau) ; le texte consacre l'espace européen, l'Union douanière de l'UE tant dans les relations avec les opérateurs (c'était dans l'air du temps avec l'OEA par exemple) que pour les Administrations. Les opérateurs doivent penser une stratégie au niveau de l'UE, en lien étroit avec la logistique.

Ensuite, le CDU c'est « la dématérialisation à tous les étages » : elle ne concerne pas que la déclaration, mais tous les échanges entre un déclarant et les Administrations (actes en douane, déclarations, demandes de simplifications) ; il faut donc repenser la manière d'envisager les choses « des deux côtés de la table ».

#### SOMMAIRE

CHRONIQUE .....	1
ACTUALISATION DE L'OUVRAGE .....	3

Pour vous abonner  
à l'ouvrage  
et à son actualisation,  
contactez-nous au

N° Indigo 0 825 08 08 00  
0,15 € TTC / MN

www.wkf.fr

 Wolters Kluwer

Le CDU a épaissi, on l'a « un peu complexifié » avec trois textes : le CDU et les AD et AE. Il est plus compliqué à manier. On a introduit des nouveautés. Des choses ont été précisées, mais parfois pas assez : la représentation (un vide n'a pu être comblé malgré les efforts de la Douane) ; le *self-assessment* ; l'inscription dans les écritures ; le dédouanement centralisé (DC),... Le CDU n'est pas une actualisation du précédent Code : il faudra se l'accaparer, tant la Douane que les opérateurs (représentants et chargeurs).

Les changements de technologies sont sensibles aussi (traçabilité des envois, communication, etc.). Cela s'apprend : il faudra augmenter les capacités de formation initiale et continue tant de la Douane que des opérateurs. Une mesure va dans ce sens dans le plan de 40 mesures dévoilé le 22 septembre 2015 à Bercy. Jean-Michel Thillier confirme l'intention d'ouvrir « un peu » l'École Nationale des Douanes et une implication de son Administration dans des formations (par exemple avec des *mockups*).

Enfin, la volonté de standardisation dans le Code est évidente : par exemple, la volonté de normer le processus décisionnel est patente. Beaucoup d'éléments obéissent à un même mode de délivrance (par exemple les RTC/RCO, ce qui peut être un avantage, mais peut aussi avoir des inconvénients avec l'opposabilité au demandeur).

### L'Union douanière à l'image du CDU

Selon Jean-Michel Thillier, le fonctionnement de l'Union douanière, et le Code en est une traduction, ce n'est pas le fonctionnement de 28 Administrations : c'est un fonctionnement qui doit être huilé et qui ne peut être efficace **que si chaque État a confiance en son voisin**. Dans beaucoup de procédures, on se repose sur la capacité de son voisin à correctement prendre en charge une opération douanière quelle qu'elle soit (par exemple dans l'ICS qui désigne un premier point d'entrée où l'on confie la responsabilité à un État de faire une analyse de risque). Bref, tout dépend d'un fonctionnement en réseau et repose sur la capacité d'un autre État à faire correctement ce que prévoit la législation de l'UE. Cela pose la question des capacités des Douanes à collaborer, sans oublier la Commission, parce que l'Union douanière, c'est 28 États plus cette institution.

La **contrainte sécuritaire** est accentuée dans le Code : plus de données sont nécessaires, et plus tôt. Il faut aussi réfléchir aux questions juridiques, informatiques (tout n'est pas réglé dans le CDU), logistiques, ainsi qu'aux modèles économiques.

Cela oblige à raisonner en chaîne logistique (ce à quoi l'OEA a déjà mené) avec la discrimination positive des chaînes incluant les opérateurs « sûrs ». La notion de compliance est aussi en jeu : on doit inscrire ces évolutions de la sécurisation des flux, de l'OEA, dans un phénomène de « conformance », de qualité.

### Le CDU, début ou parachèvement de l'Union douanière ?

Le CDU est un début, mais certainement pas une fin, selon le numéro 2 de la Douane. **Ce Code apporte certes des réponses mais laisse un sujet inachevé : il ne répond pas à des questions qui permettraient un meilleur fonctionnement de l'Union douanière**. Ce fonctionnement repose sur une mutualisation des tâches entre les Administrations et la Commission, mais **il manque le pilotage communautaire** : on ne s'est pas doté d'un tel outil. Ce pilotage est en retrait par rapport aux enjeux et aux évolutions déjà en place et qui vont s'accroître. La question des contrôles et sanctions se pose bien sûr, mais, même au premier niveau, le CDU devrait être appliqué de manière harmonisée dans tous les États membres. Or, au vu des négociations et des débats, l'interprétation/la mise en œuvre sera variée selon Jean-Michel Thillier. Il n'existe pas d'outil de prise de décision stratégique pour qu'un élément soit traité de la même manière partout et qu'une facilitation soit donnée plus ou moins dans les mêmes conditions. C'est en cours, rassure le douanier, la France étant un des pays qui œuvre le plus en ce sens.

La Commission européenne, et notamment la DG Taxud, n'assure pas le pilotage de la mise en œuvre harmonieuse des règles de l'UE, parce que la Commission c'est X commissaires et « la fluidité des échanges n'est pas à la hauteur des enjeux », explique Jean-Michel Thillier. Des intérêts nationaux perturbent le champ (l'Union douanière est un domaine de compétence partagée entre Commission et États membres) : des positions nationales ne vont pas dans le sens de l'harmonisation des pratiques. Or, c'est à la Commission en charge de la bonne application du Code de monitorer la façon dont les États membres mettent en œuvre ces dispositions (certes on monitor 2 ou 3 domaines, mais cela prend du temps et ce n'est pas forcément suivi de mesures permettant de palier les déficits découverts). **La Commission a du mal à effectuer le pilotage et cherche des appuis auprès des États membres, mais certains jouent dans un sens ou un autre**. Bref, la gouvernance politique est difficile à mettre en place ! D'où une proposition de la France de mettre ce guidage politique au niveau du Conseil. ✚

# Actualisation de l'ouvrage

## ↓ COMMISSION DE TRANSPORT

### Responsabilité du commissionnaire de transport

#### Document incomplet

Un expéditeur confie à un opérateur « multi-casquettes » (ici transitaire puis commissionnaire) le soin d'expédier de métropole en Guyane deux remorques chargées de divers matériels.

À destination, une partie dudit matériel se révèle être manquant.

L'expéditeur sollicite alors son assureur... qui a tôt fait de décliner sa garantie. Le motif ? Les divers matériels ne figurant pas au connaissance, rien n'attestait de leur prise en charge par le transporteur maritime.

Par suite, est recherchée... et trouvée la faute personnelle du commissionnaire. En ne mentionnant pas sur le connaissance l'intégralité des marchandises dont l'acheminement lui avait été confié, et donc en ne veillant pas à « l'efficacité administrative et juridique du document », celui-ci a en effet commis une faute propre engageant sa responsabilité. ❖

*CA Rouen, ch. civ. et com., 5 nov. 2015, n° 13/06950, Geodis Wilson France c/ Jumbo Mat' et a.*

→ Le Lamy transport tome 2, n° 108

### Actions en justice

#### Action et transaction

Une partie d'un chargement de matériel informatique est dérobée en cours d'acheminement. Un an jour pour jour après celui de survenance du vol, commissionnaire et voiturier sont assignés par les intérêts marchandises, l'organisateur appelant en garantie son substitué quelques jours après.

Transigeant en cours d'instance avec les demandeurs, qui abandonnent leur action et le subrogent dans leurs droits, le commissionnaire maintient son appel en garantie à l'encontre du transporteur. Celui-ci voit alors l'occasion d'opposer la prescription annale, estimant que de récursoire l'action est devenue principale. Ce n'est évidemment pas là l'avis de la cour qui retient qu'une action en garantie ne saurait devenir une action principale du seul fait du désistement de l'action engagée par les demandeurs primaires à l'instance. Engagée dans le délai mensuel de l'article L. 133-6, alinéa 4, l'action du commissionnaire demeurerait donc recevable. ❖

*CA Paris, pôle 5, ch. 5, 19 nov. 2015, n° 14/09982, Heppner c/ Osler et a., BTL 2015, p. 705*

→ Le Lamy transport tome 2, n° 155, n° 157

#### Action directe en paiement et affrètement

Ayant pour objet de remédier, particulièrement dans l'hypothèse d'une chaîne de contrats de transport, au risque d'impayé pesant sur le transporteur ayant effectué le déplacement de la marchandise, en cas de défaillance des divers intermédiaires intervenus entre lui et l'expéditeur ou le destinataire, l'action directe en paiement de l'article L. 132-8 du Code de commerce bénéficie au seul voiturier qui réalise personnellement les opérations matérielles de transport, ce qui n'est pas le cas de celui qui sous-traite.

Après une telle assertion, c'est logiquement qu'un juge d'appel infirme la décision du premier degré ayant fait droit à la demande en paiement à l'encontre d'un destinataire d'un affréteur ayant payé ses affrétés, l'expéditeur donneur d'ordre s'étant montré défaillant. ❖

*CA Douai, 2<sup>e</sup> ch., 2, 19 nov. 2015,*

*n° 14/04415, Auchan France c/ Schenker Joyau, BTL 2015, p. 704*

→ Le Lamy transport tome 2, n° 161

### Privilège du commissionnaire

#### Perte du droit de rétention

Le désaisissement volontaire de la marchandise emporte la perte d'exercice du droit de rétention.

Pour le transport de colis de prêt à porter de Paris à Cestas (Gironde), un commissionnaire affrète un voiturier. Celui-ci, se voyant refuser à deux reprises la livraison – la première fois pour absence de rendez-vous, la seconde pour défaut de présentation d'un bon de livraison émis par l'expéditeur –, ramène la marchandise chez son donneur d'ordre qui, impayé, la retient pendant près de huit mois.

À la suite d'une action en justice opposant le commissionnaire à son client se pose la question de la validité de l'exercice du droit de rétention.

Pour asseoir sa décision, la cour se fonde sur le dernier alinéa de l'article 2286 du Code civil aux termes duquel « le droit de rétention se perd par le dessaisissement volontaire ». Or en confiant la marchandise au voiturier dans le cadre du contrat le liant à son donneur d'ordre, le commissionnaire s'était effectivement dessaisi de la marchandise, peu important qu'il l'ait par la suite récupérée. C'est donc de manière illicite qu'avait été exercée la rétention. ❖

*CA Paris, pôle 5, ch. 5, 19 nov. 2015, n° 13/23597, As Team c/ Cool Jet, BTL 2015, p. 699 ; sur renvoi de Cass. com., 3 déc. 2013, n° 12-26.412*

→ Le Lamy transport tome 2, n° 176

# J

## ↓ TRANSPORTS MARITIMES

### Responsabilité du transporteur maritime

#### Faute du chargeur

Un conteneur *reefer* est acheminé par mer d'Altamira (Mexique) au Havre, selon connaissance mentionnant « FCL/FCL », « température de 6,1° C (43 F) », « ventilation par ouverture à 50% ». À l'arrivée, le destinataire note l'état avancé des fruits. Le même jour, une expertise non contradictoire conclut à une insuffisante ventilation (35%). Assigné, le transporteur est exonéré en raison de la faute du chargeur (défaut d'ouverture suffisante des voltes), le vice propre étant écarté. En appel, le jugement est infirmé, le débat portant uniquement sur la faute du chargeur qui est écartée : le connaissance indiquant le degré d'ouverture, le transporteur devait vérifier si les instructions étaient appliquées et, à défaut, y remédier.

#### REMARQUE

La clause FCL/FCL signifie que le conteneur est remis empoté et scellé au transporteur, dans l'impossibilité de contrôler l'état des marchandises. Pour autant, les mentions du connaissance, faisant la loi des parties, obligent le transporteur à procéder à leur vérification et à respecter les préconisations du chargeur. ❖

CA Aix-en-Provence, 5 nov. 2015, n° 13/01774, *New Fruits World et a. c/ CMA CGM*, BTL 2015, p. 668

→ Le Lamy transport tome 2, n° 773

#### Contentieux

#### Action quasi délictuelle

| Distinguer transport et affrètement.

Chargé de 20 tonnes de monopersulfate de potassium en provenance de Chine, le navire affrété, chargé d'autres marchandises, croise dans le golfe d'Aden quand un incendie se déclare dans la cale où sont placés les conteneurs. À destination, on constate des dommages à la cargaison d'un autre chargeur qui assigne notamment le fréteur et l'affréteur. Le tribunal ayant condamné solidairement ce dernier et le vendeur du monopersulfate, appel est interjeté et le jugement infirmé. En effet, tiers au contrat d'affrètement, les intérêts marchandises ne pouvaient agir que sur le terrain délictuel. Conformément au règlement Rome I (art. 5-3) qui désigne la loi du lieu où le fait dommageable s'est produit ou risque de se manifester, la cour retient que si le feu avait pris au large d'Aden, le préjudice avait été subi à Fos où les destinataires attendaient les marchandises. Sur le fond, le fréteur ne pouvait être recherché, la navigabilité du navire n'étant pas contestée. En l'absence d'instructions du chargeur, il en allait de même pour l'affréteur, la simple mention du code IMDG sur le connaissance étant insuffisante. ❖

CA Aix-en-Provence, ch. 2, 24 sept. 2015, n° 11/13154, *Pellenc et a. c/ Anavil et a.*, BTL 2015, p. 654

→ Le Lamy transport tome 2, n° 850

#### Clauses de compétence et pluralité de défendeurs

À fin d'acheminer du matériel en Chine, un vendeur fait appel à un commissionnaire qui recourt à un transporteur maritime belge. Invoquant l'inobservation des délais de livraison et de l'interdiction de transbordement, le chargeur assigne l'organisateur et le transporteur devant le tribunal de commerce de Pontoise. Invoquant la clause compromissoire au profit de la *London Maritime Arbitration Association*, le second soulève une exception d'incompétence

que le juge déclare recevable et fondée. Sur contredit, la cour en décide autrement. Rien n'établissant que le chargeur ait eu connaissance de l'intégralité de la *Liner booking note* contenant la clause, même s'il s'y référait pour fonder sa demande, ou que le connaissance ait mentionné l'arbitrage, elle lui était inopposable. Par ailleurs, peu importait que le commissionnaire ait désigné un arbitre dans le cadre de son action récursoire contre le transporteur. Face à cette stipulation dénuée d'effet, la cour applique l'article 6, 1) du règlement n° 44/2001 permettant d'attirer l'ensemble des défendeurs devant le tribunal du domicile de l'un d'eux quand les demandes sont liées par un rapport si étroit qu'il y a intérêt à les juger ensemble. Elle se déclare ainsi compétente à l'égard des deux intervenants.

#### REMARQUE

La solution aurait été différente si la clause compromissoire avait été reconnue opposable au chargeur. Elle eût peut-être été amendée face à une simple prorogation de compétence, la jurisprudence tendant à considérer que l'article 23 c) du règlement n° 44/2001 prime l'article 6 relatif à la pluralité de défendeurs nonobstant l'indivisibilité du litige. ❖

CA Versailles, 12<sup>e</sup> ch., 20 oct. 2015, n° 15/040026, *Alfa Laval Packinox c/ Rohling France*

→ Le Lamy transport tome 2, n° 904

## ↓ TRANSPORTS FERROVIAIRES

### Installations terminales embranchées

#### Responsabilité

| Compétence judiciaire.

Deux sociétés concluent avec RFF (SNCF Réseau désormais) une convention de raccordement afin de transporter leurs marchandises (de la semoule) sur le réseau SNCF à partir de leurs

entrepôts. Quatre des wagons tractés ayant déraillé, les chargeurs saisissent le tribunal de commerce en réparation de leur préjudice. Les défendeurs ayant soulevé vainement l'incompétence du juge judiciaire au profit de la juridiction administrative, appel est interjeté sans plus de succès. À l'appui de sa décision, la cour relève que la demande n'avait nullement trait à l'occupation du domaine public, malgré la traction des wagons par une locomotive de la SNCF conduite par son personnel et la survenance de l'incident pour partie sur les voies ferroviaires, mais à l'indemnisation des dommages nés de la convention ayant pour objet les conditions d'entretien de l'embranchement. En raison de ces liens de droit privé, l'action en responsabilité contractuelle relevait de la « compétence exclusive » des juridictions judiciaires.

#### REMARQUE

*L'affaire sera renvoyée au fond pour déterminer si le gestionnaire d'infrastructure avait manqué à ses obligations. Toujours est-il que, malgré les éléments « publics », le litige se rapportait à l'exécution d'une convention de droit privé qui liait d'ailleurs les embranchés à des SPIC. ❖*

CA Paris, pôle 2, ch. 2, 27 nov. 2015, n° 15/042240, SNCF Réseau c/ Compagnie de transport de céréales

→ Le Lamy transport tome 2, n° 1078

## ↓ DOUANE

### Dette douanière, remboursement et remise

#### Dette douanière à l'importation – Soustraction à la surveillance douanière (cas) (1)

**L**a solution de l'arrêt de la Cour de cassation du 4 février 2014 citée sous ce numéro est confirmée par la cour d'appel de renvoi : au sens de l'article 203 du CDC, une dette douanière est née du vol des marchandises et son paiement peut être

demandé par la Douane (autrement dit, le vol de marchandises sous entrepôt est bien une soustraction à la surveillance douanière qui fait naître une dette au sens de l'article précité ; la naissance de cette dette douanière se justifie par la présomption selon laquelle, dans le cas d'un vol, la marchandise passe dans le circuit économique de l'Union). Cet arrêt de renvoi présente aussi un intérêt s'agissant du débiteur (voir l'actualisation du n° 1457 dans le présent *Bulletin d'actualité*). ❖

CA Paris, pôle 5, ch. 7, 10 nov. 2015, n° 2014/11304, Ministre des Finances et des Comptes publics c/ Sté Harry Winston

→ Le Lamy transport tome 2, n° 1456

#### Dette douanière à l'importation – Soustraction à la surveillance douanière (cas) (2)

**S**elon l'article 92 du CDC, le transit externe prend fin avec la présentation des marchandises et documents au bureau de destination. Aussi, selon le juge de l'UE, **un manquement à l'obligation de présenter la marchandise au bureau de douane de destination avant qu'elle ne quitte le territoire douanier de l'Union** a pour résultat d'empêcher les autorités compétentes d'effectuer un des contrôles douaniers visés à l'article 37, § 1, du CDC, à savoir celui prévu à l'article 92, § 2, de ce code, qui est décisif pour le fonctionnement du régime de transit, en ce qu'il permet à ces autorités d'établir si le régime de transit a pris fin correctement (et si un apurement est possible par comparaison des données au bureau de départ et celles du bureau de destination). Un tel manquement constitue une soustraction à la surveillance douanière, au sens de l'article 203 du CDC, dès lors que les exigences des articles 365, § 3, ou 366, §§ 2 et 3, du CDC, RA, permettant de considérer un tel régime comme ayant pris fin nonobstant l'absence de la présentation de la marchandise au bureau de douane de des-

tinuation, ne sont pas non plus remplies (c'est-à-dire lorsque le principal obligé n'a pas pu produire les documents requis par ces derniers textes).

Par conséquent, il ne peut pas s'agir d'un manquement aux obligations ni d'une inobservation de conditions liées aux différents régimes douaniers qui sont restés sans effet sur la surveillance douanière au sens de l'article 204 du CDC et de l'article 859 du CDC, RA.

#### REMARQUE

*Le juge précise que le seul fait que, comme en l'espèce, les marchandises soient sorties du territoire douanier de l'UE ne s'oppose pas à ce qu'un manquement à l'obligation de présenter ces marchandises à leurs bureaux de douanes de destination respectifs soit qualifié de « soustraction à la surveillance douanière » : une telle soustraction existe nonobstant l'absence d'intégration irrégulière des marchandises concernées dans le circuit économique de l'Union. ❖*

CJUE, 29 oct. 2015, aff. C-319/14, B & S Global Transit Center BV c/ Staatssecretaris van Financiën

→ Le Lamy transport tome 2, n° 1456

#### Dette douanière à l'importation – Soustraction à la surveillance douanière (débiteurs)

**E**n suite d'un vol sous entrepôt qui fait naître une dette douanière au sens de l'article 203 du CDC, l'opérateur volé estime qu'il n'est pas le débiteur au sens de cet article puisque les personnes responsables de la soustraction de la marchandise (les voleurs) ont été formellement identifiées par une décision de la cour d'assises. Il soutient que ce n'est que « de manière subsidiaire » que la Douane peut lui réclamer le paiement de ces droits, l'article 203 visant seulement « le cas échéant » celui qui doit exécuter les obligations qu'entraîne le séjour en dépôt temporaire de la marchandise ou l'utilisation du régime douanier sous lequel cette marchandise a ►

# J

été placée. En revanche, pour le juge (qui statue sur renvoi de la décision de la Cour de cassation du 4 février 2014 ; voir n° 1456 dans le présent *Bulletin d'actualité*), l'article 203 qui énumère les débiteurs vise la personne qui doit exécuter les obligations qu'entraîne l'utilisation du régime douanier sous lequel cette marchandise a été placée, et si la mention qui la concerne figure à la fin de la liste et est précédée de la locution « le cas échéant », « il n'en demeure pas moins qu'aucune disposition du texte ne permet d'affirmer que les personnes de cette liste ne pourraient être considérées comme débitrices alternatives ou que l'Administration devrait agir par priorité contre les auteurs du vol, plutôt que contre la personne qui doit initialement exécuter les obligations de paiement des droits de douane ». Par conséquent, même si les auteurs du vol sont identifiés et condamnés, cela n'implique pas que la Douane doive en priorité leur réclamer le paiement des droits que le vol a fait naître, et l'opérateur peut se voir réclamer les droits de douane en cause.

## OBSERVATIONS

Cette interprétation pourrait être contredite par l'arrêt de la CJUE du 27 juin 2013 cité sous ce numéro qui semble accorder à la locution précitée un caractère subsidiaire. ❖

*CA Paris, pôle 5, ch. 7, 10 nov. 2015, n° 2014/11304, Ministre des Finances et des Comptes publics c/ Sté Harry Winston*

→ Le Lamy transport tome 2, n° 1456

## Stockage, zone franche et transformation sous douane Séjour sous entrepôt

S'agissant du vol de marchandises sous entrepôt douanier, la solution identique de la CJUE dans son arrêt du

10 juillet 2013 et de la Cour de cassation dans son arrêt du 4 février 2014 (tous deux cités sous ce numéro) n'est pas suivie par la cour d'appel de renvoi en ce qui concerne la TVA : cette dernière estime, sur le fondement de la directive TVA, que cette taxe n'est pas due par l'opérateur volé mais par les voleurs qui ont fait sortir la marchandise du régime de l'entrepôt douanier. ❖

*CA Paris, pôle 5, ch. 7, 10 nov. 2015, n° 2014/11304, Ministre des Finances et des Comptes publics c/ Sté Harry Winston*

→ Le Lamy transport tome 2, n° 1631

## Contentieux douanier Constatation de la créance par l'AMR et effet

I Erreur matérielle.

Cité sous ce numéro, l'arrêt de la cour d'appel d'Aix-en-Provence du 16 mai 2013 est confirmé par la Cour de cassation : dans un AMR, le visa d'un procès-verbal inexistant (en raison d'une erreur dans la date) n'a aucune incidence sur l'exactitude du fait générateur de la créance énoncé dans cet avis et il ne peut en résulter une confusion avec une autre procédure que celle ayant abouti à la notification à l'opérateur de l'infraction qui lui était reprochée ; il s'agit donc d'une erreur matérielle qui ne vicie pas la procédure. ❖

*Cass. com., 10 nov. 2015, n° 13-19.320*

→ Le Lamy transport tome 2, n° 1794

## Procès-verbaux douaniers – Conditions de validité

Est valide le procès-verbal signé seulement par un certain nombre d'agents des douanes, mais qui mentionne la présence d'un nombre plus grand d'agents : la signature de ces agents, tous assermentés, atteste de la régularité des

opérations effectuées, ce dont certains d'entre eux peuvent attester pour tous, dès lors qu'ils étaient tous présents aux opérations qui se sont déroulées le même jour en présence du représentant de la société contrôlée signataire du procès-verbal et qu'il n'y est signalé aucun incident qui se serait produit pendant les opérations. ❖

*CA Paris, pôle 5, ch. 7, 6 oct. 2015, n° 2014/17152, Ministre des finances et des comptes publics et a. c/ Duty Free Associates*

→ Le Lamy transport tome 2, n° 1812

## « Constatations matérielles et techniques » de la CCED

Pour écarter l'application des dispositions de l'article 447 du Code des douanes relatif aux « constatations matérielles et techniques » de la CCED, des opérateurs font valoir qu'en l'espèce celle-ci ne dispose d'aucun moyen matériel lui permettant de procéder à l'analyse d'un produit, et qu'elle n'a fait que s'appuyer sur les analyses pratiquées par le laboratoire des douanes saisi unilatéralement par l'Administration et qui a procédé non contradictoirement. Pour le juge en revanche, « si la CCED n'a à l'évidence pas les moyens techniques, compte tenu de sa mission et de la qualité des membres qui la composent, de procéder elle-même directement aux analyses chimiques d'un produit litigieux, les expertises qu'elle ordonne à la requête des parties, (...), tiennent nécessairement lieu de constatations matérielles et techniques au sens de l'article 447 du code des douanes ». Et ces expertises qu'elle ordonne peuvent être celles réalisées par le service commun des laboratoires. ❖

*CA Rouen, ch. de la Proximité, 24 sept. 2015, n° 14/05101, Direction régionale des douanes et des droits indirects du Havre c/ Lilly France et a*

→ Le Lamy transport tome 2, n° 1832

# Sommaire récapitulatif

Le sommaire ci-dessous recense les articles de l'ouvrage *Le Lamy transport, tome 2 – 2015* qui ont fait l'objet d'une mise à jour. Ces articles sont identifiés par leur numéro et suivis de la référence du ou des *Bulletins d'Actualité (A, B, C...)* qui les ont modifiés.

Ce bulletin **J** actualise les articles de l'ouvrage **Le Lamy transport, tome 2 – 2015** numéros : 108, 155, 157, 161, 176, 773, 850, 904, 1078, 1456, 1631, 1794, 1812, 1832.

## COMMISSION DE TRANSPORT

- Définition du commissionnaire de transport 2-A, 3-A-E, 5-A, 7-A, 8-E, 10-A, 14-D, 17-D, 18-D, 19-D, 27-A
- Réglementation de la profession de commissionnaire 69-A
- Responsabilité du commissionnaire de transport 92-B, 93-E, 94-D, 96-A, 97-E-F, 99-I, 101-G, 103-D-G-H, 104-C-H, 105-C-G, **108-J**, 110-C-G, 111-C-D, 119-I
- Indemnité due par le commissionnaire 127-D, 128-D-G, 129-A-F, 132-B-H, 133-A-H, 134-D, 136-1 (à créer)-A-F
- Actions en justice 137-F, 138-G, 143-B, **155-J**, **157-J**, **161-J**
- Privilège du commissionnaire **176-I-J**, 202-E, 208-F
- Commissionnaire agréé en douane 220-I, 226-I, 227-I, 229-I, 230-I, 232-F-I, 256-A

## VENTES INTERNATIONALES

- Ventes internationales : le dispositif légal 286-1 (à créer)-D, 296-C-G
- Vente EXW 323-D
- Crédit documentaire 458-C-E-H

## ASSURANCE

- Assurance de la marchandise transportée 517-B
- Actions en justice 564-B-I, 565-E, 566-E, 570-B-I, 573-C

## TRANSPORTS MARITIMES

- Champ d'application des différents textes 595-I

- Préparation et exécution du transport maritime 627-D
- Documents de transport maritime 651-C
- Livraison en transport maritime 702-B
- Constatation des dommages en transport maritime 724-E, 726-I
- Responsabilité du transporteur maritime 735-D, 746-B, 765-G, **773-E-G-J**
- Fret maritime 804-F
- Contentieux 845-G, **850-J**, 893-H, 895-B, 896-G, 897-B, **904-J**
- L'entreprise de manutention 914-G, 924-E, 931-G
- Agence maritime et consignation 940-C

## TRANSPORTS FERROVIAIRES

- Installations terminales embranchées **1078-J**
- Législation ferroviaire internationale 1085-C

## TRANSPORTS AÉRIENS

- Cadre juridique des transports aériens 1167-G
- Responsabilité du transporteur 1206-H, 1211-C, 1223-D, 1234-H, 1240-F-B

## TRANSPORTS FLUVIAUX

- Législation et organisation des transports fluviaux 1262-H, 1269-G
- Contrat de transport fluvial en transport intérieur 1275-G

- Responsabilités et contentieux en transport fluvial intérieur 1297-G-H

## DOUANE

- Aspects douaniers européens 1339-H
- Tarif et origine 1348-I, 1357-E, 1358-E, 1364-E, 1365-E, 1366-E, 1367-E, 1368-E, 1369-E
- Accords préférentiels et SPG 1374-F, 1392-A, 1401-C-I, 1402-I, 1403-A-I, 1404-I, 1405-C, 1410-C, 1411-C, 1414-C
- Valeur en douane 1435-B, 1445-A-C
- Dette douanière, remboursement et remise 1450-B, 1451-H, **1456-D-G-H-J**, 1458-G, 1459-G, 1480-B, 1487-C, 1490-H, 1492-H, 1495-E, 1496-D, 1497-D-E, 1501-D, 1506-I
- Contrôle des mouvements commerciaux 1508-E, 1511-E, 1513-E, 1526-A, 1537-D, 1539-D, 1540-D, 1541-D, 1542-D, 1543-D, 1544-D, 1545-D, 1546-D, 1548-D
- Accomplissement des opérations douanières 1551-C, 1553-C, 1554-C, 1589-F-I
- Régimes douaniers 1601-B
- Stockage, zone franche et transformation sous douane **1631-J**
- Admission temporaire et perfectionnement actif 1659-D-G, 1662-H
- Transit communautaire 1709-F
- Régime « TIR » 1731-B-F-G
- Contentieux douanier 1759-B, 1760-B-F, 1787-C, 1789-C, 1792-C-I, **1794-B-F-J**, 1796-G, 1808-I, **1812-D-H-J**, 1813-H, **1832-J**

**LE LAMY TRANSPORT TOME 2**

**Directeur de la publication, Président Directeur Général de Wolters Kluwer France :** Hubert CHEMLA – Rédactrice en chef : Bernadette Kerguelen-Neyrolles  
Rédacteurs : Marie Tilche, Cyrille Chatail, Laurent Garcia

**Editeur : WOLTERS KLUWER FRANCE**

SAS au capital de 155 000 000 €  
Siège social : 14, rue Fructidor 75814 Paris CEDEX 17  
RCS Paris 480 081 306  
N° Indigo : 0 825 08 08 00  
Associé unique : HOLDING WOLTERS KLUWER FRANCE

**N° Commission paritaire :** 0120 F 85870 – Dépôt légal : à parution – N° ISSN : 1257-1792

**Prix de l'abonnement :** 469 € HT (TTC selon TVA en vigueur) – Périodicité : mensuelle  
B.R.I. (Brochage Routage Impression), 61 rue Saint-André 93000 Bobigny

L'ouvrage Le Lamy transport, tome 2 et sa lettre d'information Le Lamy transport, tome 2 *Actualités* sont indissociables.

*Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Les noms, prénoms et adresses de nos abonnés sont communiqués à nos services internes et organismes liés contractuellement avec la publication, sauf opposition motivée. Dans ce cas, la communication sera limitée au service abonnement. Conformément à la loi du 06/01/78, ces informations peuvent donner lieu à l'exercice d'un droit d'accès et de rectification auprès de Wolters Kluwer France SAS – Direction Commerciale.*