



**CONCOURS INTERNE DES 14 ET 15 JANVIER 2010  
POUR L'EMPLOI D'INSPECTEUR STAGIAIRE DES DOUANES ET DROITS INDIRECTS**

**ÉPREUVE ÉCRITE D'ADMISSIBILITÉ N°2**

(DURÉE : 3 HEURES - COEFFICIENT 6)

**OPTION A**

**ANALYSE D'UN DOSSIER RELATIF À L'ORGANISATION, AUX MISSIONS  
ET À L'ACTION DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DES DOUANES ET  
DROITS INDIRECTS, AU CHOIX DU CANDIDAT, PARMI PLUSIEURS  
SUJETS PROPOSÉS**

**AVERTISSEMENTS IMPORTANTS**

Vous devez composer dans l'option choisie lors de votre inscription et uniquement dans celle-ci. **Si vous composez dans une option différente ou dans plusieurs options de la présente épreuve, votre copie sera notée 0/20.**

Veillez à bien indiquer sur votre copie **l'option et le sujet** sur lesquels vous allez composer, ainsi que le nombre d'intercalaires utilisés (la copie double n'est pas décomptée).

L'usage de tout matériel autre que le matériel usuel d'écriture et de tout document autre que le support fourni est interdit.

**Toute fraude ou tentative de fraude** constatée par la commission de surveillance entraînera l'exclusion du concours.

Il vous est interdit de quitter définitivement la salle d'examen **avant le terme de la première heure.**

Le présent document comporte **51** pages numérotées.

**ANALYSE D'UN DOSSIER RELATIF À L'ORGANISATION, AUX MISSIONS  
ET À L'ACTION DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DES DOUANES ET  
DROITS INDIRECTS, AU CHOIX DU CANDIDAT, PARMIS PLUSIEURS  
SUJETS PROPOSÉS.**

**DEUX SUJETS SONT PROPOSÉS. VOUS NE DEVEZ TRAITER QUE L'UN DE CES DEUX  
SUJETS. VOUS REPORTEREZ EN DÉBUT DE COPIE L'INTITULÉ DU SUJET CHOISI.**

Sujet n°1 : (Dossier n° 1 – page 4 à 31 )

Sujet n°2 : ( Dossier n°2 – page 33 à 51 )

# DOSSIER N° 1

*Documents composant le dossier :*

	<i>Pages</i>
Document n°1 : Décision administrative n°07-056 publiée au BOD blanc n°6741 «Authentification des télé-déclarations établies au moyen des téléprocédures Delt@	4 à 5
Document n°2 : fiche d'information sur le projet ICS issue du site internet « Pro-douane »	6 à 8
Document n°3 : Présentation opérateurs de Delt@ Droit commun publiée par le bureau E3 de la Direction générale	9 à 18
Document n°4 : Information sur EORI à propos du règlement (CE) n°312/2009 du 16 avril 2009. Source: Site internet Pro-Douane.	19 à 20
Document n°5 : Fiche d'information sur EMCS GAMM@ février 2009 publiée par le Bureau information communication	21 à 22
Document n°6 : Le Système communautaire de contrôle des exportations ECS (Export Control System). Information du BIC.	23 à 24
Document n°7 : Le nouveau système de transit informatisé ou NSTI. Source: Cellule conseil aux entreprises; service réglementation.	25 à 27
Document n°8 : Charte des contrôles douaniers.	28 à 31

## Sujet n°1 :

**A l'aide des documents joints, vous analyserez la dématérialisation des formalités douanières.**

**OBSERVATIONS : CET EXERCICE NE S'ASSIMILE PAS À CELUI DE LA RÉDACTION D'UNE NOTE DE SYNTHÈSE. LES DOCUMENTS PROPOSÉS NE CONSTITUENT QU'UNE AIDE À L'ATTENTION DES CANDIDATS. CES DERNIERS DEVRONT CONSTRUIRE LEUR DEVOIR À LA LUMIÈRE D'UNE ANALYSE COHÉRENTE DES DOCUMENTS.**

# DOCUMENT N° 1

*Bulletin officiel des douanes*

BOD blanc n° 6741 du 26/12/07

Texte n° 07-056 nature du texte : DA  
du 19/12/2007  
Classement RP:  
bureau :E3

Authentification des télé-déclarations établies au moyen  
des télé-procédures DELT@

Nombre de pages :  
diffusion externe NOR: ECO D070000  
mots-clés : Delt@

*Date d'entrée en vigueur du texte :*

**Date de caducité du texte:**

## Références:

- loi n°

**Textes modifiés :** DA n° 07-019 - BOD n° 6707 du 23 mars 2007 relatif à la télé-procédure Delt@-C

DA n° 06-056 - BOD n° 6694 du 29 décembre 2006 relatif à la télé-procédure Delt@-D

*La présente instruction administrative présente les modifications induites en terme de procédure à respecter suite à la définition des modalités d'authentification des télé-déclarations validées dans les télé-procédures Delt@.*

### *I/ Le principe de la validation électronique des télé-déclarations*

Suite à la loi de finance rectificative pour 2006 (article 94 de la loi n° 2006-1771 – J.O. du 31/12/06), l'article 95.3 du code des douanes a été modifié pour inclure la validation électronique des télé-déclarations.

L'article 95.3 ainsi modifié et l'arrêté du 5 décembre 2007 relatif aux déclarations faites par voie électronique pose dorénavant le principe suivant :

La transmission d'une télé-déclaration dans les systèmes Delt@ emporte les mêmes effets juridiques que le dépôt d'une déclaration en douane faite par écrit, signée et ayant le même objet. Cette transmission vaut engagement en ce qui concerne l'exactitude des énonciations de la déclaration et l'authenticité des documents qui y sont annexés (y compris lorsque ceux-ci sont archivés par l'opérateur).

Ce principe s'applique tant pour le guichet DTI (échanges de formulaires informatisés) que pour le guichet EDI (échanges de données informatisées) :

- en DTI, l'accès via l'espace personnel sécurisé dont dispose chaque utilisateur sur le portail [Pro.dou@ne](mailto:Pro.dou@ne) garantit l'authenticité des télé-déclarations transmises ;
- en EDI<sup>1</sup>, le respect des normes applicables à l'échange de données informatisées atteste des données de la déclaration et assure l'intégrité de celles-ci lors de la transmission.

L'attention des opérateurs et des services est appelée sur le fait que, désormais, seule la déclaration électronique dématérialisée est l'original de la déclaration. Toute édition sous forme papier, même signée manuscritement, doit être considérée comme une copie.

## II/ Les implications sur les procédures à mettre en place dans le cadre du dédouanement dans les télé-services Delt@

### a) La télé-procédure Delt@-D

Après validation de la déclaration complémentaire globale (DCG) dans le système, l'opérateur ne doit plus imprimer, signer et adresser au bureau de douane le premier feuillet de cette DCG sauf demande expresse du service.

Cette évolution n'entraîne aucune modification en ce qui concerne la présentation et / ou le dépôt obligatoire de certains documents lors de la validation de la DCG.

En conséquence, les paragraphes du BOD n° 6694 du 29/12/2006 stipulant la nécessité d'un dépôt de l'édition papier signée du premier feuillet de la DCG au service des douanes sont supprimés, notamment le dernier paragraphe du point 5 de la fiche 7.

### b) La télé-procédure Delt@-C

Après validation de la déclaration dans le système, l'opérateur ne doit plus imprimer, signer et déposer au bureau de douane cette déclaration sauf demande expresse du service.

Cette évolution n'entraîne aucune modification en ce qui concerne la présentation et / ou le dépôt obligatoire de certains documents lors de la validation de cette déclaration.

*1-Cela concerne aussi la liaison directe entre le système du déclarant et/ou son représentant et celui de la douane que l'envoi des messages du déclarant et/ou de son représentant via la plateforme technique d'un tiers.*

En conséquence les paragraphes du BOD n° 6707 du 23/03/2007 relatifs à l'exigence d'un dépôt de l'édition papier signée de la déclaration en douane au service des douanes sont supprimés, notamment les trois derniers paragraphes du point 7.a) de la fiche 1.

## *LE PROJET ICS*

*Après la mise en place par les Etats Unis du premier dispositif de sûreté visant à assurer la sécurisation des échanges internationaux (initiative CSI pour les conteneurs à destination des USA, règle des 24 heures), l'Organisation mondiale des douanes (OMD) a établi et préconisé une série de mesures importantes regroupées sous la dénomination de « cadre des normes SAFE », dont l'objectif vise à sécuriser les flux logistiques internationaux par le biais de contrôles ciblés et renforcés et la participation d'opérateurs fiables bénéficiant de facilités et de simplifications. Les éléments clés de ce cadre SAFE sont les suivants :*

- un jeu de données exigibles par voie électronique auprès de l'exportateur, du transporteur et/ou de l'importateur, le recours à l'analyse de risques, les contrôles de sûreté/sécurité effectués au pays d'exportation avec des moyens non 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, OEA).

### **LE DISPOSITIF COMMUNAUTAIRE**

Le dispositif de sécurisation des flux mis en place dans l'Union européenne repose sur les principes arrêtés par l'OMD pour le cadre des normes SAFE et met en oeuvre les éléments clés décrits ci-dessus.

Le règlement (CE) 648/2005 du Parlement et du Conseil, le 13 avril 2005, dit amendement « sûreté » du code des douanes communautaire constitue la première mesure prise en matière de sûreté et sécurité. Il met en place un système de gestion des risques dans l'Union européenne dans lequel les contrôles douaniers reposent sur une analyse de risque utilisant des procédés informatiques, un cadre commun de gestion des risques, des critères communs ainsi que des domaines de contrôle prioritaires déterminés par la Commission et les États membres. Il est complété par le règlement (CE) 1875/2006, dit « règlement sûreté », révisé le 9 septembre 2008 (règlement en cours de publication), qui fixe le détail des dispositions applicables pour la gestion des déclarations et des données requises par anticipation à des fins de sécurité et de sûreté.

Ces règlements prévoient des obligations déclaratives nouvelles pour les opérateurs et ont défini le traitement des déclarations sommaires sécurité à l'entrée sur le territoire douanier de la Communauté, ainsi que les échanges de données utiles entre États membres. A compter du 1er juillet 2009, les opérateurs ont l'obligation de transmettre au bureau de douane d'entrée les données exigibles à des fins de sûreté et de sécurité, préalablement à l'entrée des marchandises sur le territoire douanier de la Communauté.

Ces obligations sont mises en oeuvre dans le cadre de projet de traitement informatisé des déclarations sommaires d'entrée, dénommé « projet ICS » (Import control system).

– *les échanges entre les opérateurs et les services douaniers*

Les règlements sécurité prévoient qu' à compter du 1er juillet 2009, dans le cadre du projet ICS (Phase 1), la déclaration sommaire d'entrée doit être transmise au bureau d'entrée avant l'introduction des marchandises sur le territoire douanier de la Communauté.

Le redevable de la déclaration est en principe le transporteur ou son représentant, l'importateur ou son représentant, ou toute personne en mesure de présenter ou faire présenter les marchandises. Il doit être agréé par les autorités douanières et disposer d'un numéro d'enregistrement unique, le numéro EORI

(Economic operators registration and identification system). Le numéro EORI délivré est valable pour toute l'Union européenne. Il doit être demandé et délivré avant le dépôt de la première déclaration sommaire d'entrée.

La déclaration sommaire d'entrée concerne toutes les marchandises qui arrivent sur le territoire douanier de la Communauté, à l'exception de celles qui ne font que transiter, sans interruption par les eaux territoriales ou l'espace aérien du territoire douanier de la Communauté, et de certaines catégories de marchandises (énergie, envois postaux, marchandises contenues dans les bagages des voyageurs...).

La déclaration sommaire d'entrée est transmise au premier bureau de douane d'entrée dans la Communauté, par voie informatique, dans les délais prescrits, préalablement à l'arrivée à ce bureau. Elle concerne toutes les marchandises se trouvant à bord du moyen de transport. Elle fait l'objet d'un enregistrement par le système douanier ICS de l'Etat membre d'entrée et se voit attribuer un numéro de référence MRN (Movement reference number). Les données de la déclaration sommaire d'entrée peuvent être amendées par l'opérateur. Toutefois, en cas de modification du bureau de douane d'entrée, l'opérateur a l'obligation d'en informer préalablement le bureau de douane d'entrée au moyen d'une demande de «détournement».

Les délais de dépôt de la déclaration sommaire d'entrée sont fixés en fonction du mode et du type de transport, et, pour ce qui concerne le transport maritime, de la nature du conditionnement (cargaisons conteneurisées ou en vrac).

Les données de la déclaration sommaire d'entrée sont précisées par l'annexe 30 bis du règlement 1875/2006 révisé (règlement en cours de publication) pour chacun des modes de transport: transport maritime ou aérien, envois express ou postaux, transport routier et transport ferroviaire.

Comme dans le « cadre des normes SAFE », le dispositif de sécurité de l'Union européenne prévoit la possibilité, pour les opérateurs économiques agréés et sous certaines conditions, de transmettre un jeu réduit de données. Ces derniers peuvent en outre bénéficier de la notification anticipée des contrôles avant l'arrivée sur le territoire douanier de la Communauté.

Délais de dépôt pour le transport maritime : cargaisons conteneurisées : 24 heures avant le chargement au port de départ, cargaisons en vrac : 4 heures avant l'arrivée dans l'Union européenne, transport maritime à courte distance: 2 heures avant l'arrivée au premier port.

Délais de dépôt pour le transport aérien : vols court courrier (durée du vol inférieure à 4 heures) : au plus tard au moment du décollage effectif de l'aéronef. vols long courrier : au moins 4 heures avant l'arrivée dans l'Union européenne.

Délais de dépôt pour le transport ferroviaire ou par les eaux intérieures (transport fluvial) : au plus tard deux heures avant l'arrivée au bureau d'entrée

Délais de dépôt pour le transport routier : 1 heure avant l'arrivée au bureau d'entrée.

A l'arrivée au bureau de douane d'entrée, l'opérateur transmet, par voie informatique, une notification d'arrivée du moyen de transport, comportant les numéros de référence MRN des déclarations sommaires d'entrée, déposées préalablement pour l'ensemble des marchandises se trouvant à bord du moyen de transport.

Lors de l'arrivée du moyen de transport au bureau de douane (bureau de douane d'entrée ou bureau suivant), l'opérateur transmet, par voie informatique, une déclaration sommaire de dépôt temporaire, permettant l'accomplissement des formalités de conduite et de présentation en douane pour les marchandises qui sont déchargées. La déclaration sommaire de dépôt temporaire, qui peut être constituée par un manifeste ou tout autre document de transport transmis par voie électronique, comporte le numéro

de référence MRN de la déclaration sommaire d'entrée correspondant aux marchandises présentées à ce bureau, et reprend les données de la déclaration sommaire d'entrée de ces marchandises.

Il convient de noter que la déclaration de dépôt temporaire n'a pas à être déposée par l'opérateur dans les cas où une destination douanière est donnée à ces marchandises dans le délai d'un jour franc.

#### *Les échanges électroniques entre les services douaniers*

L'analyse de risque communautaire est effectuée par le bureau de douane d'entrée, sur la base de critères de risques communs appliqués aux déclarations sommaires d'entrée. Toutefois, ce sont les systèmes informatiques nationaux qui sont utilisés pour la réalisation de l'analyse de risques. De même, la mise en oeuvre des contrôles de sûreté et de sécurité relève de la compétence des États membres.

Les résultats de l'analyse de risques effectuée par le bureau d'entrée sont transmis à l'aide du système ICS aux États membres, où sont situés les bureaux, vers lesquels seront ensuite acheminées les marchandises en vue d'y être déchargées.

A terme, dans le cadre du projet ICS Phase 2, la déclaration en douane (normale ou simplifiée), valant déclaration sommaire d'entrée, pourra être transmise par l'opérateur au bureau de douane d'entrée et la mainlevée des marchandises pourra être donnée par le bureau d'entrée.

Le système « Automated Import System » (AIS) constitue la dernière phase d'ICS, permettant à la fois l'échange d'informations sécuritaires mais également l'intégration du dédouanement. Il a pour objectif de garantir que les opérations d'importation débutées dans un Etat membre puissent être menées à leur terme dans un autre Etat membre, sans qu'il soit nécessaire de communiquer une nouvelle fois les mêmes informations. Il prévoit à cette fin les échanges de messages électroniques qui devront être utilisés entre les différents acteurs (douane, opérateurs) aux différents stades des opérations.

#### **LA MISE EN OEUVRE D'UNE PHASE TRANSITOIRE**

Un projet de règlement est en cours d'examen à Bruxelles, en vue de définir une phase transitoire pour la mise en oeuvre d'ICS au 1<sup>er</sup> juillet 2009. Cette phase transitoire consisterait à reporter, au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier 2011, l'obligation pour les opérateurs de transmettre aux autorités douanières les données de sûreté et de sécurité à l'entrée sur le territoire douanier de la Communauté

## **Bureau E/3**

### **DELTA COMMUN. ETUDE PREALABLE.**

#### **1. Avant propos**

Depuis 1976, le dédouanement informatisé est une réalité pour l'ensemble de la communauté douanière (opérateurs et agents des douanes). En effet, le SOFI permet aux opérateurs connectés de pouvoir procéder à l'établissement et à l'édition d'une déclaration par voie informatique depuis un poste dédié.

Ce système, arrivé aujourd'hui à maturité, a connu un succès indéniable et a contribué à la compétitivité des plate-formes nationales de dédouanement. Il constitue encore une référence en terme de qualité de service. Toutefois, le SOFI ne peut s'adapter aux changements induits par le règlement communautaire relatif au DAU (Règlement 2286/2003 de la Commission du 18/12/2003). En outre, les opérateurs expriment de nouveaux besoins qui ne peuvent être pris en compte dans l'environnement technique du SOFI.

Il s'agit dès lors, dans le cadre du programme DELTA, de répondre à ces nouvelles exigences réglementaires et techniques, mais aussi de renouveler l'offre de dédouanement, en conformité avec les dernières orientations communautaires (nouveau DAU, programme e-customs, règlement 648/2005).

#### **2. Principes généraux de l'application.**

Delta-C ayant vocation à remplacer le SOFI, il rendra, au minimum, les mêmes services que ce dernier (calcul de la valeur en douane, liquidation des droits et taxes, traitement tarifaire, etc).

Cependant, à la différence du SOFI, la possibilité d'utilisation d'un guichet de transmission EDI sera proposée. En outre, Delta-C comprendra un dispositif de signature électronique, qui sera dans un premier temps optionnel.

Il permettra ainsi de substituer une déclaration électronique à une déclaration sur support papier, ce qui dispensera les opérateurs d'éditer et de déposer la déclaration au bureau de douane.

Déclinaison de DELTA D, DELTA C s'intègre dans la même architecture technique, avec un accès via le portail [Prodou@ne](mailto:Prodou@ne) (guichet EDI et DTI), et une inter-action avec les référentiels d'agrément des opérateurs et de traitement de la réglementation (RITA). S'agissant de l'EDI, les pré-requis d'accréditation seront également identiques (Messagerie inter-applicative MAREVA – liaison sécurisée PASTEUR).

Le développement de l'application est réalisé en gardant à l'esprit sa future interopérabilité avec d'un côté l'informatisation de la prise en charge et du transit (AP+, Delta-P et T) et de l'autre les constructions communautaires (ECS, ICS).

Au plan fonctionnel, le périmètre couvre toutes les déclarations de droit commun à l'importation et à l'exportation : échange pays tiers, échange avec les DOM, y compris les déclarations de type FR, tous les régimes et toutes les marchandises (produits énergétiques, matériels de guerre etc).

Cette application intègre également l'ensemble des procédures non reprises par une application spécifique; à titre d'exemple, elle permettra de traiter les déclarations mises « hors DCG » dans le cadre de Delta-D.

L'application sera accessible 24 h/24 et 7j/7, avec la possibilité de déposer par anticipation les déclarations, même si le dédouanement lui-même ne s'effectuera que pendant les heures d'ouvertures du service

1 Le Référentiel Intégré Tarifaire Automatisé, destiné à se substituer au tarif intégré, permettra de liquider automatiquement les droits et taxes exigibles dans DELTA C. RITA comprend également une fonction simulation qui permet d'établir le devis d'une opération d'importation, en consultation, en dehors des fonctionnalités de DELTA.

Ce système déclaratif dématérialisé est conçu sur l'enregistrement, dans la base d'information de la douane, de la déclaration de l'opérateur, suite à un acte positif de ce dernier, suivi de l'acceptation par le bureau de douane.

Quel que soit le guichet d'accès, DTI ou EDI sur ProDou@ne, l'échange dématérialisé entre opérateur et douane est conçu, à chaque étape, sur un mécanisme déclaratif toujours initié par l'opérateur (envoi d'un message ou validation d'une déclaration complète), suivi d'une réponse de la douane, qui rejette ou accepte. Lorsque la douane rejette le message, elle indique les raisons du rejet et n'enregistre alors rien officiellement dans le système douanier.

Lorsque la douane accepte la déclaration, elle l'enregistre comme déposée et acceptée dans le système douanier, et renvoie une copie de la déclaration enregistrée dans la réponse (message en EDI, écran consultable en DTI). Ainsi l'opérateur a toujours une parfaite connaissance des ses déclarations officiellement enregistrées dans la base d'information de la douane.

### **3. Typologie des utilisateurs de l'application DELT@ C**

Indépendamment des fonctionnalités décrites ci-après, l'utilisation même de DELT@-C, en terme de dédouanement, doit être appréciée en fonction de la régularité et de la qualité des liens entre l'opérateur et la douane, en distinguant les professionnels du dédouanement, connus du service, et les occasionnels (particuliers et entreprises opérateurs de type A auquel il est fait référence dans certains paragraphes du présent document). Pour ces derniers, un outil spécifique simplifié sera mis en place dans un deuxième temps (Delt@-Occasionnel)

Dans Delt@-C on distinguera deux types d'utilisateurs :

#### **3.1. Les opérateurs non engagés dans une relation conventionnelle avec le bureau de douane et n'ayant pas fait l'objet d'un audit particulier**

Ces opérateurs sont connus du service du fait, au moins, de la mise en place d'un cautionnement ou de la détention d'un agrément (MADT ou entrepôt) mais n'ont pas fait l'objet d'un audit particulier.

Ces opérateurs peuvent utiliser l'application 24 h/24 et 7j/7 même si le dédouanement ne peut se faire que pendant les heures d'ouverture du service. Ils disposent également de la fonctionnalité d'anticipation. Toutefois, ces opérateurs devront adresser, au plus tard, au moment du dédouanement une copie des documents joints en accompagnement de la déclaration sous DELTA.

En outre, afin de respecter les règles d'archivage des documents incombant au service des douanes, les originaux seront remis au service dans un délai qui sera fixé par voie réglementaire. En cas de contrôle opéré avant que ces documents aient pu être remis au bureau de douane, ils devront bien entendu être donnés à première réquisition du service.

Le schéma de fonctionnement sera similaire à celui retenu pour Delta-D : en fonction du circuit attribué par le système, l'opérateur sera informé après validation de sa déclaration, s'il peut ou non disposer des marchandises ou s'il doit se rapprocher du service pour un contrôle ou pour payer les droits et taxes en l'absence d'un crédit ou dans le cas d'un crédit insuffisant..

### 3.2. Les opérateurs ayant fait l'objet d'un audit satisfaisant

Ces opérateurs sont ceux pour lesquels un audit approfondi a été réalisé avec succès comme par exemple ceux disposant par ailleurs d'un agrément Delta-D ou, à l'avenir,

ceux disposant d'un statut d'OEA. Ces opérateurs auront signé une convention avec la douane.

Ces opérateurs peuvent utiliser l'application 24 h / 24 et 7j / 7 même si le dédouanement ne peut se faire que pendant les heures d'ouverture du service. Ils disposent également de la fonctionnalité d'anticipation. La convention signée avec la douane inclura des dispositions en terme d'archivage des documents par l'opérateur. Ces dispositions, relatives à l'application de l'article 95 du Code des Douanes, pourront s'appliquer de la même manière que pour Delta-D, c'est à dire sans transmission systématique des documents. En cas de contrôle ils devront être donnés à première réquisition du service.

Le schéma de fonctionnement sera similaire à celui retenu pour Delta-D : en fonction du circuit attribué par le système, l'opérateur serait informé après acceptation de sa déclaration, s'il peut ou non disposer des marchandises ou s'il doit se rapprocher du service pour un contrôle ou pour payer les droits et taxes en l'absence d'un crédit ou dans le cas d'un crédit insuffisant.

## 4. Fonctionnalités du système

A titre liminaire, il est indiqué que l'ensemble des fonctionnalités s'applique tant l'importation qu' à l'exportation.

### 4.1 Liste des fonctionnalités

**Établissement d'une déclaration (DAU)** à l'importation et à l'exportation selon les deux modes EDI et DTI :

- Création et remplissage d'une déclaration
- Création de modèles de déclaration
  
- dépôt d'une déclaration à l'état « validé » ou « anticipé » – Consultation d'une déclaration.
  
- Modification d'une déclaration anticipée.
  
- Validation ou annulation d'une déclaration anticipée. – Demande de rectification d'une déclaration acceptée – Demande de révision d'une déclaration BAE – Demande d'invalidation d'une déclaration acceptée –Édition d'une déclaration

### **Édition et impression d'un DAU.**

- Edition sur le format A4 en PDF dans la même forme que le DAU papier – Possibilité d'éditions multiples

**Demande de rectification, de révision et d'invalidation par voie électronique** (conformément aux articles 65 et 78 du CDC) :

- Établissement d'une demande de rectification d'une déclaration.
  
- Établissement d'une demande d'invalidation d'une déclaration.
  
- Établissement d'une d'une demande de révision d'une déclaration après BAE

### **Réalisation des outils de recherche des déclarations (DTI)**

L'outil de recherche doit s'appliquer à la base opérationnelle ainsi qu' à la base d'archivage, cette opération étant transparente pour l'opérateur.

L'opérateur recherche ses déclarations par l'intermédiaire du moteur de recherche selon les critères suivants :

- Numéro d'enregistrement attribué par le système douanier – Numéro de dossier de l'opérateur
- Statut de la déclaration

De manière générale, tous les résultats de recherche devront pouvoir être exportés sous un tableur afin d'être exploitable (excel / open office).

### **Calcul et liquidation automatisée des droits et taxes.**

Cette fonctionnalité sera conçue à l'image de celle développée dans Delta-D, avec les connexions avec les modules valeur et Rita, étant entendu que pour Delta-C cette opération sera effectuée en une seule étape.

Le résultat du calcul de la valeur puis de la liquidation des droits et taxes doit être formellement accepté par le déclarant.

L'opérateur dispose de la faculté de renoncer aux services de calcul de la valeur et de liquidation des droits et taxes proposés par le système douanier (indication systématique d'un motif).

### **Gestion du crédit d'enlèvement (CE) et d'opérations diverses (COD)**

Consulter le COD – Modifier le COD

Consulter un CE – Modifier un CE

- Imputer un COD ou un CE – Exporter le COD ou le CE sur un tableur

### **Gestion du D48 : cautionnement**

Conformément aux règles arrêtées pour Delta-D V2 et conformément aux modalités de connexion avec l'application TRIGO, il doit être possible de :

- Auto-gérer le D48 des documents.

- Apurer les D48 des documents

Cette faculté d'autogestion dépendra de la qualité de l'opérateur.

En effet, pour les opérateurs ne répondant pas aux exigences fixées par l'administration, le cautionnement sera demandé en ligne via le système mais il sera effectué au bureau lors de la signature de la déclaration.

### **Historisation et conservation des déclarations (fonction archivage dans la base DGDDI).Opérateur DTI**

L'historisation doit permettre au déclarant de pouvoir consulter à tout moment les différents étapes d'une déclaration et ses états successifs. L'historique comprend la date de l'évènement la demande de changement d'état, l'ancien et le nouvel état, la décision, l'évènement déclencheur etc. Les déclarations seront consultables sur la base d'archive pendant pendant les durées légales (3 ans plus l'année en cours).

Les mouvements des crédits seront stockés sur l'application TRIGO.

## 4. 2 Fonction modèle et création de la déclaration. •

### La fonction modèle

Un module de « modèle » sera intégré dans l'application afin de permettre à l'utilisateur de gérer un panel de déclarations type pré-remplies. Il s'agit de donner la possibilité à l'opérateur de créer un modèle ou à il va remplir les données qui sont identiques pour ces déclarations.

**Modèle** Le module « modèle » est une fonctionnalité accessible uniquement en DTI et par les **Cinématique lors de la création opérateurs**. Il ne peut visualiser que les modèles qu'il a créés. L'opérateur peut créer, consulter, modifier et supprimer ses modèles.

L'opérateur a la possibilité de saisir toutes les données d'un DAU. Lors de la création ou de la modification aucun appel aux modules de contrôle (CORINTHE, VALEUR, RITA, ROSA...) n'est effectué. Les seuls traitements qui sont réalisés sont les contrôles de surface, c'est-à-dire le format du champ ou l'appartenance à une table de référence.

Le modèle doit obligatoirement contenir un nom défini par l'opérateur. Les champs bénéficiaire et représentant sont obligatoires et être cohérent avec le profil de l'utilisateur connecté. Sur le premier écran de saisie d'une nouvelle déclaration, l'utilisateur se verra afficher par défaut la page avec les champs non renseignés. Il aura alors la possibilité de cliquer sur un bouton pour afficher la liste de ses modèles.

Une fois que l'opérateur a sélectionné un modèle, il retourne sur le premier écran de saisie où les champs seront pré-remplis en fonction du modèle.

Ensuite la saisie se passe comme si l'opérateur réalisait une modification de déclaration anticipée. Lors de la validation de la déclaration, l'application fait appel à l'ensemble des moteurs pour les données générales et articles.

### • Répétition de données

**Saisie article** Lors de la saisie d'un article, l'utilisateur aura la possibilité de choisir s'il veut réutiliser une partie des données saisies pour l'intégration des autres articles de la déclaration. La répétition concerne 0 ou n données. Lors de la saisie des articles, les données pré-remplies sont modifiables.

#### Mode EFI :

1- L'opérateur EFI demande la création d'une déclaration à l'état « validé » ou « Anticipé », le système vérifie les données figurant dans ROSA si l'opérateur dispose d'une relation dans ce référentiel.

2- L'opérateur saisit au minimum les informations obligatoires du DAU qui comporte au minimum un article.

3- Le système contrôle la validité et la cohérence des informations fournies et affiche à l'opérateur ou lui transmet le résultat de la saisie de la déclaration, avec les traitements y afférant (traitement tarifaires et liquidations des droits et taxes le cas échéant). L'opérateur peut visualiser l'ensemble des informations de sa déclaration et confirmer son choix (il valide le DAU et accepte le résultat).

4- Le système enclenche le traitement de la déclaration et affiche le numéro de référence douanier sous lequel la déclaration est enregistrée. La déclaration n'est acceptée que si les marchandises sont présentées.

#### Mode EDI :

L'opérateur EDI transmet (ce qui équivaut à l'acte de déposer) sa déclaration à l'état « Validé » ou « Anticipé », après vérification de la relation ROSA concernée, le système enclenche le traitement de la déclaration et envoie le numéro de référence douanier sous lequel la déclaration est enregistrée. Le processus d'acceptation des traitements effectués par le système douanier est identique à celui évoqué supra.

### **4.3 Acceptation**

La déclaration est créée par l'opérateur dans la base de données avec un état « validée » ou « anticipée ». Le processus « acceptation » est activé à compter du moment où l'opérateur a déclaré être en mesure de présenter les marchandises. Lorsque les contrôles de cohérence et de recevabilité ont été satisfaisants (ces contrôles incluent également les services fournis par le moteur tarifaire), la déclaration déposée est acceptée par le bureau de douane.

On identifie plusieurs types de requête :

- 1- Création avec demande d'état « validée » : la déclaration est créée par l'opérateur et un numéro de référence lui est attribué par le système. La déclaration acquiert l'état « validée »
- 2- Création avec demande d'état « anticipée » : processus identique au point 1. Toutefois, la déclaration acquiert l'état « anticipée ».
- 3- Modification par l'opérateur d'une déclaration « anticipée » avec demande d'état « anticipe » : la déclaration « anticipée » identifiée par son numéro de référence conserve, après modification l'état « anticipée ».
- 4- Validation (= dépôt) d'une déclaration « anticipée » : la déclaration « anticipée » identifiée par son numéro de référence acquiert l'état « validée ». Les marchandises ont été présentées par l'opérateur et la déclaration acceptée.
- 5- Annulation par l'opérateur d'une déclaration « anticipée » : la déclaration « anticipée » identifiée par son numéro de référence acquiert l'état « annulée ». Cet état peut également résulter de l'écoulement du délai d'anticipation au-delà duquel la déclaration anticipée est réputée ne pas avoir été déposée

## **5. Contrôle de la déclaration**

### **5.1 Sélection de circuits.**

Deux grands types de circuits sont possibles :

- Circuit vert (de validation ou d'anticipation) pour les déclarations non sélectionnées par un critère.
- Circuit rouge (de validation ou d'anticipation) pour les déclarations sélectionnées

### **5.2 Sélection de timers.**

Pour les opérateurs de types B et C :

Une temporisation est activée lors de l'affectation des états « validée » et « anticipée ».

Un temporisateur est associé aux circuits vert et rouge. Les temporisateurs sont différenciés pour l'anticipation et la validation. Il en va de même à l'import et à l'export.

Il existe 2 types de temporisateurs :

- un timer associé à un bureau, qui pourra être distinct à l'import et à l'export
- un timer associé à un opérateur. Lorsque, pour un opérateur, il n'y a pas de timer associé c'est le timer du bureau qui est appliqué.

A l'issue des timers affectés au circuit vert ou rouge, la déclaration bascule automatiquement en « BAE », après contrôle comptable satisfaisant.

Dans le cadre de Delta-C l'ensemble des timers sont suspendus durant les heures de fermeture du bureau. Les timers ne s'écoulent que durant la période d'ouverture du bureau.

## 6. Rectification /Révision/ Invalidation.

Conformément aux articles 65 et- 78 du code des douanes communautaire, les rectifications et invalidation peuvent être effectuées soit à la demande de l'opérateur (cas normal) soit directement par le service (cas exceptionnel).

<b><i>Profils « opérateur » DTI</i></b>	<b><i>Profils « opérateur » EDI</i></b>
<b>Gérer un DAU</b>	<b>Consulter un DAU</b>
- créer un DAU	- consulter un DAU et son historique (y compris une rectification )
- consulter un DAU (y compris une rectification )	- rechercher un DAU
- rechercher un DAU	- éditer un DAU
- demander la rectification d'un DAU	- valider un DAU
demander l'invalidation d'un DAU	
modifier un DAU anticipée	
- valider un DAU anticipée	
- éditer un DAU	
- éditer un DAU	<b>Gérer un COD</b>
- consulter le COD	consulter le COD
- modifier le COD (apurement)	- modifier le COD (apurement)
- exporter un COD vers un tableur	- exporter un COD vers un tableur
<b>consulter un CE</b>	<b>consulter un CE</b>
- exporter un CE vers un tableur	exporter un CE vers un tableur
<b>Gérer un modèle</b>	
- créer un modèle	
-consulter un modèle	
- rectifier un modèle	
- invalider un modèle	

## 8. Enchaînement logique des fonctionnalités / Cycle de vie de la déclaration.

Dans le tableau ci-dessous sont repris les grandes étapes du cycle de vie d'une déclaration

<b><i>ETAT DE LA DECLARATION</i></b>	<b><i>DESCRIPTION</i></b>
<b>ANTICIPEE</b>	<p>La déclaration est enregistrée dans le système douanier avec son numéro de référence définitif et un circuit de sélection.</p> <p>La déclaration est attendue de validation.</p>

<b>ETAT DE LA DECLARATION</b>	<b>DESCRIPTION</b>
<b>VALIDEE</b>	Après avoir été saisie, la déclaration est validée par l'opérateur. Cet état correspond u plan juridique au dépôt de la déclaration et à la présentation des marchandises. Elle doit donc être distinguée de l'acceptation de la déclaration par le service des douanes.
<b>DEMANDE DE RECTIFICATION</b>	L'opérateur a enregistré avec succès une demande de rectification sur une déclaration.
<b>DEMANDE D'INVALIDATION</b>	L'opérateur a enregistré avec succès une demande d'invalidation sur une déclaration
<b>DEMANDE DE REVISION</b>	L'opérateur a enregistré avec succès une demande de révision sur une déclaration
<b>CREDIT EN ATTENTE</b>	Une déclaration qui satisfait aux contrôles est bloquée avant libération pour
<b>CE en attente</b>	Cause de crédit insuffisant.
<b>COD en attente</b>	Le crédit insuffisant constaté peut concerner le crédit d'enlèvement ou le crédit opérations diverses ou les deux à la fois.
<b>PAIEMENT AU COMPTANT</b>	Une déclaration qui satisfait aux contrôles est bloquée avant libération pour cause de non existence d'un crédit.
	Le paiement au comptant ne peut concerner que le crédit d'enlèvement
<b>BAE</b>	Une déclaration qui a satisfait aux contrôles douaniers
	C'est un état final normal
<b>ANNULE</b>	C'est une déclaration « anticipée » qui a fait l'objet d'une demande d'annulation de la part de l'opérateur ou qui a été annulée par le système pour cause de non validation dans les délais.
<b>INVALIDE</b>	C'est une déclaration « sous-contrôle » ou « BAE » ou « crédit en attente » qui a fait l'objet d'une demande d'invalidation.
	C'est un état final d'exception
<b>MARCHANDISE NON DEDOUANEE</b>	C'est une déclaration pour laquelle il ressort que la marchandise ne sera pas dédouanée (destruction, retour au pays expéditeur ...)
<b>(N'AYANT PU DONNER LIEU A MAINLEVEE)</b>	C'est un état final d'exception.

## **8.1 règles de gestion associées.**

### **8.1.1 L'anticipation.**

L'anticipation consiste à donner la possibilité à l'opérateur de créer puis de déposer/ transmettre un DAU avec un état « anticipée ». Attention les règles de gestion diffèrent suivant le type d'opérateur concernés.

Pour les opérateurs de type B ou C, c'est à dire ceux pour lesquels il y a utilisation des temporisateurs (timer), les règles de gestion associées à l'anticipation sont les suivantes :

1- L'état « anticipée » peut être demandé soit en création, soit en suite de modification d'une déclaration « anticipée ».

2- L'attribution de l'état « anticipée » met en jeu la sélection de circuit et l'activation des timers d'anticipation dans les mêmes conditions que pour la validation (la validation correspondant au dépôt de la déclaration avec présentation simultanée de la marchandise).

3- Quand l'opérateur modifie une déclaration « anticipée » avec maintien d'un état « anticipée » ou affectation d'un état « validée », la sélection de circuit est exécutée de nouveau et les timers réinitialisés.

6- Une déclaration « anticipée » doit être validée pendant un « délai d'anticipation ». Ce délai d'anticipation est paramétrable (par défaut 10 jours) : c'est la durée limite supérieure au delà de laquelle une déclaration ne peut plus être validée. Une déclaration non validée dans le délai (jour prévue de validation + 48 heures) est automatiquement annulée par le système. Au delà du délai maximum d'anticipation (par défaut 10 jours) la déclaration acquiert l'état « annulé ».

## **8.2 Acceptation.**

Même règles que celles énoncées au point **4.3** « acceptation » ci-dessus.

## **8.3 Traitement final.**

Le processus « traitement final » diffère suivant le type d'opérateur concernés.

Pour les opérateurs de type B et C, c'est à dire ceux pour lesquels il y a utilisation de temporisateurs (timer), les règles suivantes s'appliquent :

1. Outre les règles énoncées sur l'anticipation, le processus « traitement final » est appelé à trois conditions :

- à l'expiration des timers si aucune action du service n' a été opérée;
- lors du contrôle à l'écran d'une déclaration « validée » suivi d'une décision de libération – à l'expiration des timers si aucune action du service n' a été opérée;
- lors du contrôle à l'écran d'une déclaration « validée » suivi d'une décision de libération
- lors de l'enregistrement des résultats de contrôle d'une déclaration « sous-contrôle » ou « attente de résultat de contrôle », suivi d'une décision de libération.

2. Le processus « traitement final » appelle le processus « contrôle comptable » et après contrôle, attribue l'état « BAE » ou « crédit en attente ».

## **8.4 Traitement comptables.**

Contrôle comptable : Le processus comptable assure deux fonctions:

- Contrôle du crédit d'enlèvement
- Contrôle du crédit opérations diverses

Lors de la saisie des données de la déclaration, le déclarant indique le mode de paiement qu'il souhaite utiliser et renseigne le cas échéant un numéro de crédit (relation CREG) à utiliser pour le paiement et un autre numéro à utiliser pour la garantie des risques. L'opérateur dispose de 3 modes de paiement pour régler la liquidation : report de paiement à 30 ou 55 J (CE/COD), paiement au comptant et consignation.

Pour les opérateurs de type B et C, c'est à dire ceux pour lesquels il y a utilisation de temporisateurs (timer), le traitement consiste à contrôler un montant estimé par rapport à un disponible accordé au crédaire.

Si le disponible des engagements est insuffisant, la déclaration acquiert l'état « crédit en attente ».

L'opérateur doit alors se rapprocher du comptable afin d'effectuer les démarches nécessaires à l'augmentation de son disponible ou changer le mode de paiement (paiement au comptant par exemple).

## 8.5 Procédures d'exception.

Les procédures d'exception concernent deux états : « invalide » et « marchandise non dédouanée »

- L'état « invalide » est activé soit à la demande de l'opérateur et après acceptation par le service des douanes (art. 251 des DAC), soit à l'initiative du service lui-même (art. 78 du CDC).
- L'état « marchandise non dédouanée » est attribué par le service suite à un contrôle. Cet état se caractérise une situation « exceptionnelle », dans laquelle la marchandises ne peut obtenir la mainlevée, et permet de sortir la déclaration du circuit « normal ».

Traitement des demandes d'invalidation	<b>INVALIDEE</b>	Aucune incidence comptable
Traitement des demandes d'invalidation	<b>INVALIDEE</b>	réajustement des disponibles doit être prévu pour les opérateurs de type B et C
Traitement des marchandises détruites ou réexportée suite à contrôle	<b>MARCHANDISE NON DEDOUANEE</b>	Aucune incidence comptable

## 9. DONNEES A GERER.

### 9.1 Description des données.

Des tableaux reprenant les données du DAU à l'importation et à l'exportation seront adressés ultérieurement.

### 9.2 Volumétrie

Reprise de la volumétrie du SOFI + indice de croissance de l'activité; Le nombre total d'articles(import/export) est d'environ 10.300.000 par an.

Sur l'ensemble des opérations de dédouanement, le dédouanement de droit commun représente environ 60 % à l'import et 55 % à l'export.

Compte tenu de ces chiffres il convient donc pour Delta-C de prévoir un volume un peu supérieur, + 10 %, par rapport à celui retenu pour Delta-D version 2.

Pour ce qui est des performances il conviendra, pour le moins, que le nombre de déclaration par seconde soit strictement supérieur à 10 en EDI et à 5 en DTI.

### 9.3 Environnement de test / formation professionnelle et aide en ligne.

Comme pour Delta-D, un environnement de tests sera nécessaire, cet environnement est destiné tant aux opérateurs (ceux en mode EFI/DTI) qu'aux services douaniers. Il conviendra de prévoir la possibilité pour les opérateurs effectuer des tests hors la présence des services (par exemple le renvoi automatique par le système des acceptations d'invalidation rectification, ...)

Une aide en ligne avec un accès aux textes réglementaires et un didacticiel d'auto-formation seront intégrés dans la partie Pro-douane.

### 9.4 Procédure de secours.

Le passage en procédure de secours répondra aux règles établies pour l'ensemble des applications douanières.

En ce qui concerne le déroulement même de la procédure de secours, deux groupes sont à distinguer :

Pour les opérateurs en EFI : la procédure de secours consistera à déposer au bureau de douane une déclaration papier accompagnée des documents joints.

Pour les opérateurs en EDI : la procédure de secours consistera à déposer au bureau de douane une déclaration papier (avec signature manuscrite) accompagnée des documents joints.

A l'instar de DELTA-D, les opérateurs/prestataires devront réintégrer les déclarations dans le système en fin de panne. Ces déclarations seront identifiées (CANA 50000, etc) et devront faire l'objet d'un traitement spécifique (pas de déroulement de timers, etc).

# DOCUMENT N° 4

## INFORMATION SUR EORI

Le règlement (CE) n°312/2009 du 16 avril 2009 a prévu l'attribution d'un numéro unique d'identifiant communautaire à utiliser à partir du 1er juillet 2009 pour les opérateurs économiques devant accomplir des formalités douanières : il s'agit du numéro EORI (Economic Operator Registration and Identification).

Il suffira d'être enregistré dans un seul des Etats-membres et ce numéro EORI sera reconnu par toutes les autorités douanières de l'UE.

Les règles suivantes seront appliquées en France :

### **A- Opérateurs économiques établis en France et connus des services douaniers.**

#### **Il s'agit des opérateurs suivants :**

- les titulaires/bénéficiaires de procédures Delta (D, C, ou X);
- les titulaires d'autorisation d'entrepôt bénéficiant d'une relation RENT;
- les titulaires d'agrément OEA ;
- les commissionnaires en douane ;
- les titulaires d'une autorisation d'exportateur agréé origine (relation OREX);
- les opérateurs Pro.douane (relation OPPD) ;
- les opérateurs titulaires d'une représentation dans le cadre d'une procédure domiciliée (titulaires de relation REPR).

### **Ces opérateurs n'ont aucune formalité à effectuer avant le 1er juillet 2009.**

*Un numéro EORI leur sera automatiquement attribué* au niveau de l'établissement et reprendra la structure du numéro SIRET selon le schéma suivant :

**FR +SIRET**

*Dans le cadre des procédures informatisées (Delta et NSTI), ces opérateurs continueront à s'identifier comme ils le font actuellement, via leur numéro SIRET. Le numéro EORI sera déduit automatiquement par le système* qui l'intégrera dans les communications et formulaires établis informatiquement via les télé-procédures (Delta et NSTI), à l'instar des :

- déclarations (sommaires d'entrée et de sortie, en douane,...) comme numéro d'identification en cases 2 (exportateur), 8 (destinataire) et 14 (déclarant);
- documents d'accompagnement (EAD, DocAcc).

### **B- Opérateurs économiques bénéficiant d'un certificat OEA (opérateur économique agréé).**

Comme les autres opérateurs, *les opérateurs disposant d'un certificat OEA ne sont pas impactés par la mise en oeuvre d'EORI*. Ils continueront à s'identifier **comme aujourd'hui** dans les télé-procédures

(Delta, NSTI). C'est *le système qui fera automatiquement la liaison entre leur SIRET/ SIREN, leur numéro EORI et leur numéro de certificat OEA*

### **C. Opérateurs économiques établis dans un autre EM.**

Tout opérateur économique devra être immatriculé dans son pays d'établissement et aucune immatriculation EORI n'aura lieu en France.

### **D. Opérateurs économiques établis dans un pays tiers à l'UE.**

Ces opérateurs économiques devront se faire immatriculer dans l'Etat-membre de l'UE où ils font leurs opérations.

Pour les sociétés tierces (non établies dans l'Union Européenne) connues des services douaniers français (disposant d'au moins une des relations citées précédemment), elle obtiendront automatiquement un numéro dont la structure sera la suivante :

- **FR + SIRET**, si elle est enregistrée en France et qu'elle possède un numéro SIRET ;
- **FR + code ISO2 + le numéro octroyé par les douanes françaises**, dans tous les autres cas.

### **E Opérateurs économiques non connus des services douaniers.**

Ces opérateurs économiques devront se rapprocher à compter du 1er juillet 2009 du bureau de douane principal de la direction régionale des douanes dont ils dépendent afin de se voir attribuer un numéro EORI.

En France, les particuliers n'ont pas à se faire enregistrer dans le système EORI : ils continueront d'être identifiés par la mention « OCCASIONNEL ».

Les coordonnées des différentes directions régionales des douanes auprès desquelles les opérateurs peuvent obtenir des informations complémentaires ainsi que leurs numéros EORI sont disponibles à l'adresse suivante : <http://www.douane.gouv.fr/page.asp?id=140>

La présente information sera rapidement précisée par une instruction administrative.

Source: site internet Pro-douane.

## DOCUMENT N° 5

**Avec Gamm@, établissez vos documents d'accompagnement en ligne de manière plus simple, plus sûre et plus rapide.**

Les Etats membres de l'Union européenne se sont engagés à mettre en place un suivi informatisé des documents administratifs d'accompagnement (DAA) des produits circulant en suspension de droits d'accise entre les pays de l'Union européenne, y compris lorsque ces produits sont destinés à être exportés vers des pays tiers. Il s'agit des alcools et boissons alcoolisées, des tabacs manufacturés et des produits énergétiques.

Le projet européen de suivi informatisé des marchandises soumises à accise EMCS (Excise Movement Control System) a été décliné au niveau national via la téléprocédure Gamm@ (Gestion de l'accompagnement des Mouvements de Marchandises soumises à Accises), plus complète et progressive. Afin de préparer l'ensemble des opérateurs français à répondre aux exigences du système EMCS, une phase préalable optionnelle Gamm@ version 1 (V1) est mise à disposition des opérateurs intéressés.

Cette première phase de déploiement de Gamm@ (V1) s'étend du 1er avril 2009 au 31 mars 2010. Pendant cette période, les opérateurs qui le souhaitent pourront adhérer à Gamm@ V1 (Titres I et II).

Le calendrier à partir du 1er avril 2010 est présenté au Titre III.

Avec Gamm@, la douane française vous accompagne dans vos démarches de modernisation et de meilleure gestion des formalités douanières.

### **Pour quels opérateurs et quels types de mouvements ?**

Peuvent adhérer à Gamm@ dès 1er avril 2009, les entrepositaires agréés (EA) et les opérateurs enregistrés (OE) établis en France, effectuant des mouvements de produits soumis à accise sur le territoire national ou en intra-communautaire.

Sont concernés les produits en suspension de droits d'accise et les produits en droits acquittés, y compris lorsqu'il s'agit de la circulation du rhum des DOM sous DACCQO (document d'accompagnement commercial/certificat qualité origine).

Certains produits ne sont pas repris dans Gamm@ V1. Renseignez-vous, auprès d'un bureau de douane, d'un centre de viticulture, ou bien via le portail de téléprocédures de la douane dédié aux professionnels <https://pro.douane.gouv.fr>.

La téléprocédure Gamm@ vous permet d'établir, de valider, d'imprimer et d'apurer les DAA et les DSA. Le papier reste le document qui fait foi.

Bon à savoir : Les opérateurs effectuant, régulièrement, des mouvements intra-communautaires sont encouragés à adhérer à Gamm@, dès le début de sa mise en oeuvre afin de se familiariser avec l'application qui deviendra obligatoire dans l'Union européenne au 1er avril 2010.

En adhérant à Gamm@, vous bénéficiez également de **la possibilité d'être dispensés de la signature de l'ensemble de vos documents d'accompagnement**, en circulation nationale comme en circulation intra-communautaire. Vous vous engagez, dans le formulaire d'adhésion, à respecter les conditions liées au bénéfice de cette dispense.

La téléprocédure Gamm@ V1 vous donne accès à un certain nombre de fonctionnalités, telles que la réalisation de brouillons ou de modèles-types qui facilitent votre gestion quotidienne.

- **Sécurité**

**Gamm@ V1 vous offre une plus grande sécurité dans les échanges de marchandises soumises à accise en vous permettant :**

- de vérifier l'identité de vos partenaires commerciaux et leur aptitude à recevoir les produits que vous lui expédiez, et dont vous êtes responsables, jusqu'à leur réception et à l'apurement du document d'accompagnement ;
- de suivre vos mouvements de marchandises et de transmettre les informations contenues dans le document d'accompagnement en temps réel à votre client ;
- de sécuriser et d'accélérer l'apurement du mouvement, grâce à l'établissement en ligne par le destinataire du certificat de réception électronique.

- **Compétitivité et Rapidité**

- réglementation constante et sur la base du volontariat, vous permet de vous familiariser avec la téléprocédure qui deviendra obligatoire au 1<sup>er</sup> janvier 2011 pour l'ensemble des échanges intracommunautaires.

Elle vous offre ainsi un avantage significatif vis-à-vis de vos partenaires européens.

Gamma permet, également, d'accélérer le traitement des formalités à la circulation tout en réduisant les coûts de gestion au moyen de leur dématérialisation.

# DOCUMENT N° 6

## Le Système communautaire de contrôle des exportations ECS (Export Control System)

### Qu'est-ce que le système de contrôle des exportations (ECS) ?

Le projet communautaire ECS repose sur les règlements communautaires 648/2005 (dit amendement sûreté) et 1875/2006 pour ses dispositions d'application.

Ce projet est décliné en **deux phases** :

1/ Une phase fiscale (ECS phase 1 du projet communautaire):

Afin de permettre aux opérateurs d'obtenir plus rapidement le justificatif de sortie des marchandises hors du territoire douanier communautaire, ECS a pour objet de **dématérialiser la procédure papier de visa de sortie de l'exemplaire 3 du DAU** valant justificatif de sortie du territoire douanier communautaire par le bureau de sortie de la Communauté.

2/ Une phase dite sûreté-sécurité (ECS phase 2 du projet communautaire) :

Ce système permettra également, à terme, la **transmission des données exigibles au titre de la sûreté/sécurité** pour les marchandises qui quittent le territoire douanier communautaire.

### Sur quels principes repose le système ECS phase 1 ?

#### Lors de l'établissement de la déclaration d'exportation

- L'opérateur établit sa déclaration d'exportation dans DELT@ et précise, en case 29 de sa déclaration, le code du bureau de sortie;
- Après obtention du bon à enlever dans DELT@, **il imprime un document d'accompagnement export (EAD)** qui accompagne la marchandise jusqu'au bureau de sortie ;
- En parallèle, le système douanier envoie par voie électronique un avis anticipé d'exportation (AER) au bureau de sortie l'informant que des marchandises déclarées pour l'exportation vont quitter le territoire douanier de l'Union européenne par ledit bureau.

#### Au moment de la présentation des marchandises auprès du bureau de sortie

Attention : **Dans tous, les cas, la présentation de l'EAD au bureau de sortie est impérative. En l'absence de présentation de ce document, le système électronique de visa ne peut pas être actionné. Le justificatif fiscal n'est pas délivré.**

La marchandise **quitte immédiatement** le territoire communautaire :

lors de l'arrivée du moyen de transport à la sortie, le **transporteur ou son représentant présente le document d'accompagnement export (EAD) au service douanier** qui :

- prend en compte l'EAD dans le système ECS par douchage du code à barres;
- et procède au visa électronique dans le système. Ce visa est renvoyé par la voie électronique au bureau d'exportation.

La déclaration en douane établie dans DELT@ passe alors sous statut « BAE ECS-sortie »

La marchandise **ne quitte pas immédiatement** le territoire communautaire (conteneur pris en charge dans un système portuaire, placement des marchandises sous surveillance douanière) :

Lors de l'arrivée du moyen de transport à la sortie :

- le transporteur remet le document d'accompagnement export (EAD) à l'opérateur qui prend en charge **les opérations au bureau de sortie** ;
- ce dernier effectue une notification d'arrivée dans le système ECS par douchage du code à barres imprimé sur l'EAD et précise la localisation des marchandises.

Lorsque la marchandise quitte le territoire communautaire:

- l'opérateur effectue une annonce de sortie dans le système ECS;
- le service douanier procède alors au visa électronique dans le système, ce visa étant ensuite renvoyé par la voie électronique au bureau d'exportation.

La déclaration en douane établie dans DELT@ passe alors sous statut « BAE ECS-sortie ».

### **Comment justifier auprès des services fiscaux de la réalité de l'opération d'exportation ?**

Des travaux sont en cours avec la direction générale des finances publiques (DGFIP) qui permettront notamment de définir les modalités d'accès des services de la DGFIP au système douanier DELT@. pour mettre en oeuvre leurs contrôles fiscaux.

**Attention appelée** : les exportateurs doivent conserver et archiver toutes les preuves permettant d'attester que les marchandises ont bien été exportées.

### **Le calendrier communautaire (échanges entre Etats membres)**

Le calendrier est inchangé.

La date butoir au 1er juillet 2009 demeure.

### **Le calendrier national**

La montée en charge s'effectuera de manière progressive, de façon à optimiser l'intégration des flux, et suivant un calendrier qui fera l'objet de publication sur le site [Pro.Dou@ne](http://Pro.Dou@ne).

### **Prochaines évolutions**

A compter du 1er juillet 2009, les règlements communautaires 648/2005 et 1875/2006 prévoient le dépôt de données au titre de la sûreté-sécurité pour toute marchandise quittant le territoire communautaire et faisant l'objet d'une déclaration d'exportation.

Les systèmes DELT@ et ECS phase 2 prendront en compte ces obligations. Toutefois, l'absence de ces données ne sera pas un facteur bloquant.

## **Direction Générale des Douanes et Droits Indirects**

Bureau Information et Communication - 11, rue des deux Communes - 93105 MONTREUIL CEDEX

## Le nouveau système de transit informatisé ou NSTI.

### I PROCEDURE ACTUELLE «statut de destinataire et expéditeur agréé »

Le régime du transit communautaire/commun permet la circulation des marchandises, en suspension des droits et taxes, entre deux points de la Communauté européenne, de l'AELE (Suisse, Islande, Norvège) ou des pays de VISEGRAD ( Pologne, Hongrie, République tchèque, République slovaque)

Les déclarations de transit que vous établissez ou que vous recevez actuellement sont établies sur des formulaires DAU papier.

1- Vous recevez dans les locaux de votre entreprise des marchandises accompagnées d'une déclaration de transit T 1 ou T2.

Vous vous assurez de la présence des exemplaires 4 et 5 de la déclaration et de la conformité de l'opération par rapport à celle ci (présence de scellés, nombre de colis, état...). Puis vous annotez les exemplaires de la déclaration, procédez à leur enregistrement (numéro de référence MADT ou de dédouanement) et à leur envoi au bureau de douane auquel votre entreprise est rattachée.

2- Vous expédiez des marchandises depuis les locaux de votre entreprise sous couvert d'une déclaration de transit T1 ou T2.

Vous établissez une déclaration de transit T1 ou T2 (exemplaires 1, 4 et 5 du DAU), puis vous procédez à son enregistrement. Vous remettez les exemplaires 4 et 5 au chauffeur pour accompagner les marchandises jusqu'au lieu de destination.

### II PROCEDURE APPLICABLE AU 1er JUILLET 2003.

Cette procédure papier va être remplacée à partir du 1er juillet 2003 par une procédure informatisée : le **NSTI**.

L'utilisation de cette procédure permet la **dématérialisation de l'ensemble des transactions liées au régime de transit**. Elle permet donc de sécuriser les opérations de transit, d'accélérer les flux de marchandises, d'améliorer le suivi et l'apurement des déclarations de transit, donc de dégager plus rapidement les garanties couvrant les opérations.

L'accès à cette application se fait à partir du **site internet de la douane** (mode DTI) ou en mode EDI.

Pour utiliser le système, vous devez vous faire connaître des services douaniers dont vous dépendez :

- recette régionale lorsque vous avez mis en place une garantie globale pour l'enregistrement de cette dernière, et de votre statut d'opérateur/principal obligé,

- recette des douanes pour l'enregistrement des autorisations d'expéditeur/destinataire agréé.

Vous devez signer une *convention* avec le bureau de douane dont vous dépendez et lequel vous attribue un *code d'accès* et un *mot de passe*.

Vous devenez alors *Utilisateur opérateur* et vous pouvez vous connecter au système.

En fonction de votre habilitation expéditeur agréé, destinataire agréé ou les deux), vous pouvez avoir accès à un certain nombre de fonctions :

- « **Déclarations** » : cette fonction vous permet de saisir vos déclarations de transit, de les stocker ou de les valider directement. Vous avez la possibilité de créer ces déclarations à partir des modèles que vous aurez enregistrés dans le système NSTI.

La validation de la déclaration entraîne le transfert automatique de la déclaration au bureau de douane dont vous dépendez.

- « **Impression du document d'accompagnement** » : un exemplaire papier de la déclaration de transit, appelé « DocAcc », accompagne les marchandises en lieu et place des exemplaires 4 et 5 du DDU, car ce support reste nécessaire pour les contrôles à la circulation, susceptibles d'être effectués tout au long de l'acheminement par les services douaniers.

- « **Visualisation des mouvements** » : cette fonction vous permet de connaître à tout moment l'état dans lequel se trouve l'opération de transit.

Vous pouvez donc savoir quelles sont les déclarations que vous avez stockées (STOCKE), validées et donc transmises au bureau de douane (VALIDE MRN), celles qui ont été annulées par le bureau de douane (VALIDE ANNULE).

Vous êtes informés du placement de la déclaration en contrôle douanier au départ ou à l'arrivée (SOUS CONTROLE), en contrôle de garantie (ATTENTE GARANTIE), de la libération de l'opération (VALIDE BAE), de l'arrivée à destination de l'envoi (NOTIFICATION D' ARRIVEE A DESTINATION), des problèmes à destination (nombre de colis erroné, transbordement non signalé... ATTENTE RESOLUTION DEPART), enfin de l'apurement de l'opération (APURE).

« **Visualisation des événements relatifs aux déclarations** » : cette fonction vous permet de savoir pourquoi une opération est placée dans un état déterminé. Vous y trouverez des messages du service des douanes expliquant les situations ou demandant des explications.

« **Recherche sur un mouvement** » : cette fonction vous permet de faire des recherches sur un mouvement précis, afin de connaître sa situation.

« **Consultation d'une garantie** » : cette fonction vous permet de vérifier une garantie et ses spécificités (validité, marchandises sensibles, pays exclus de la garantie...)

« **Gestion des codes d'accès** » : cette fonction vous permet de créer des codes d'accès pour les prestataires auxquels vous avez confiés vos opérations de transit, de modifier votre code d'accès principal fourni par la recette régionale lors de l'enregistrement de votre garantie.

« **Notification de l'arrivée des marchandises** » : cette fonction vous permet en tant que destinataire agréé d'informer le bureau de douane de l'arrivée des marchandises dans vos locaux.

L'utilisation de ce système permet donc :

- une **réduction certaine des coûts et du temps** consacrés aux opérations de transit,
- une **plus grande flexibilité pour la présentation des déclarations** (utilisation du système 24h/24 sous certaines conditions)
- un **apurement plus rapide** (message automatique renvoyé au bureau de départ par le bureau de destination dès réception de la notification de l'arrivée à destination, éventuellement après contrôle), **donc une libération plus rapide de la garantie.**

- d'assurer la **traçabilité des opérations** par l'entreprise qui peut savoir à tout moment où en est l'opération et demander des informations complémentaires au bureau de douane, comme à son client ou à son fournisseur.

Cette procédure entrera en application le 1<sup>er</sup> juillet 2003. Aucune procédure papier ne sera plus acceptée le 1<sup>er</sup> avril 2004. Entamez dès maintenant les démarches pour vous connecter au NSTI. Passée cette date, vos autorisations seront caduques.

Son utilisation dès le 1<sup>er</sup> juillet 2003 ne peut qu'optimiser les opérations de transit que votre entreprise a à connaître dans le cadre de ses activités de commerce international.

L'informatisation de la procédure de transit est en effet la première phase de la dématérialisation de l'ensemble des opérations de dédouanement.

*Pour toute information complémentaire, vous pouvez contacter :*

*Cellule conseil aux entreprises*

*Service réglementation*

## Charte des contrôles douaniers

### **Définit un cadre de relations équilibrées entre les entreprises et l'administration des douanes.**

L'efficacité, l'équité et la simplicité doivent guider l'action de la douane. Symétriquement, les entreprises ont une obligation de loyauté.

La Charte explicite ces principes fondateurs des droits et obligations dont le respect contribue à l'exercice légitime des missions de service public de la douane et répond aux attentes tout aussi légitimes des entreprises.

Administration partenaire des entreprises qui commercent avec l'étranger, la douane a un devoir d'écoute et d'accompagnement des opérateurs économiques auxquels elle s'engage à offrir le meilleur service en termes de simplification, de facilitation et de sécurisation des échanges.

Autorité de contrôle, la douane est garante de la bonne application des réglementations nationales et communautaires et contribue, par un usage proportionné de ses prérogatives, à lutter contre la fraude, à réguler les échanges et à favoriser la compétitivité des entreprises.

Document destiné à renforcer la garantie des droits et à favoriser l'acceptabilité des contrôles, la Charte permet d'inscrire l'action de la douane dans une relation de confiance mutuelle et de performance partagée avec les acteurs du commerce international.

### **AVERTISSEMENT :**

**La présente Charte des contrôles douaniers s'inscrit dans le cadre des dispositions légales, réglementaires, nationales et communautaires en vigueur à la date de sa diffusion et ne saurait être opposée à l'administration en cas de changement de ces dispositions.**

### **TITRE I - Une administration responsable, au service des opérateurs économiques**

L'administration des douanes et droits indirects a un devoir d'écoute et d'accompagnement auprès des opérateurs économiques. Elle met tout en oeuvre pour faciliter l'utilisation des procédures douanières, afin de jouer son rôle de partenaire des entreprises.

Ainsi, des informations vous sont fournies par l'administration, préalablement à toute opération douanière, à votre demande. Comment pouvez-vous vous procurer ces informations ?

#### **A. Par les réponses de l'administration aux questions posées par les entreprises**

Afin de rendre la réglementation douanière plus accessible, l'administration des douanes est au service des opérateurs économiques qui peuvent disposer d'un traitement rapide et personnalisé.

Vous avez le droit de solliciter un renseignement ou une décision écrite de l'administration des douanes.

Lorsque vous sollicitez une décision, la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations impose à l'ensemble des services publics de répondre aux demandes des usagers, dans un délai de 2 mois. A défaut du respect de ce délai, la réponse est réputée être implicitement négative.

Dans ce délai, vous recevrez un accusé de réception de votre demande qui indique, notamment, l'adresse complète du service compétent, le nom de la personne qui suit le dossier, ses numéros de téléphone et de télécopie.

Des délais de réponse spécifiques (30 jours, 60 jours, 4,6 ou 9 mois) sont prévus, soit par la réglementation nationale, soit par la réglementation communautaire.

Ainsi, lorsque votre demande concerne la réglementation douanière communautaire, le décret 2001-908 du 3 octobre 2001 portant application de l'article 6 du code des douanes communautaire prévoit une réponse dans un délai de 4 mois (sauf délais spécifiques). Ce délai peut être dépassé lorsqu'il ne nous

est pas possible de le respecter. Dans cette hypothèse, vous recevrez un accusé de réception vous indiquant dans quel délai la réponse vous sera donnée.

Lorsque vous sollicitez un simple renseignement, vous recevrez également un accusé de réception et la réponse vous sera adressée dans les délais les plus brefs.

Nous répondons également à tous les appels téléphoniques. Si nous ne pouvons pas traiter immédiatement votre question, nous notons vos coordonnées afin de vous rappeler dans les meilleurs délais. Nous donnons suite à votre appel en vous informant et en vous orientant vers le bon interlocuteur. Nous nous efforçons d'utiliser un langage clair et compréhensible pour vous répondre quelle que soit la complexité de la question posée. Nous vous apportons une réponse fondée sur une constante mise à jour des informations et nous veillons à mettre à votre disposition des dépliants ou des brochures.

L'administration des douanes et droits indirects répond aux courriers électroniques dans les 72 heures. Toutefois, lorsque la question posée est complexe, une réponse complémentaire sera apportée dès que possible. Toute demande est transmise au service compétent, sans qu'aucune autre démarche de votre part soit nécessaire ou que les délais de réponse en soient allongés.

L'administration des douanes et droits indirects s'engage à améliorer la qualité des services rendus aux entreprises. Vos interlocuteurs sont identifiés. Les courriers administratifs sont signés et les coordonnées du service auquel appartient le signataire sont indiquées (adresse, numéro de téléphone, boîte aux lettres électronique). C'est ainsi, qu'en ce qui concerne les taxes nationales, vous avez le droit, en application du point II de l'article 345 bis du code des douanes, d'opposer à l'administration, l'interprétation qu'elle a faite par écrit (bulletin officiel des douanes par exemple), du texte qui sert de fondement à une constatation aboutissant à un redressement. Cette garantie, appelée le rescrit, vous est offerte dès l'instant où le fait générateur de la créance est intervenu avant que l'administration ne modifie son interprétation du texte (article 345 bis point II du code des douanes). Vous avez également le droit, en application du point III de l'article 345 bis du code des douanes, d'opposer à l'administration ses prises de position formelles sur votre situation, au regard d'un texte fiscal, antérieures au fait générateur des droits et taxes ou à l'expiration du délai imparti pour souscrire une déclaration. Enfin, en ce qui concerne la dette douanière, telle que visée par le code des douanes communautaire, l'article 220 § 2 sous b de ce code vous permet d'invoquer une erreur des autorités compétentes que vous ne pouviez raisonnablement déceler, afin que la dette douanière soit remise ou remboursée (vous pouvez vous reporter à l'annexe VII pour une description de cette procédure).

## **B. Par la consultation de services dédiés aux opérateurs économiques**

La mission de renseignement aux usagers s'exerce à travers le pôle d'action économique, dont la cellule-conseil aux entreprises est une composante essentielle, et la structure d'Infus Douane Service (IDS).

**1** – Depuis le 1er janvier 2006, ces Pôles d'Action Economique (PAE) ont été mis en place dans les directions régionales des douanes et droits indirects. Chacun de ces pôles comprend une cellule conseil aux entreprises. L'une de leurs missions est de réaliser un audit d'expertise, en vue de mettre en place, gratuitement, des solutions concertées, personnalisées et modulables dans le temps, en fonction de l'activité et de la dimension de votre entreprise. Un suivi dans le développement des solutions préconisées est assuré. Vous trouverez la liste des pôles d'action économique rattachés à chaque direction régionale sur le site Internet de la douane ([www.douane.gouv.fr/data/file.1239.pdf](http://www.douane.gouv.fr/data/file.1239.pdf)).

Pour répondre à vos attentes, certaines cellules-conseil ont signé des protocoles de partenariat avec des chambres de commerce et d'industrie.

Ainsi, avant toute prise de décision concernant la mise en place de procédures douanières, vous pouvez solliciter un rendez-vous avec le responsable de la cellule-conseil de votre région.

L'expertise réalisée consiste à analyser vos besoins ou ceux de votre entreprise sous les angles financiers, logistiques, informatiques et commerciaux, à sélectionner les informations juridiques et statistiques utiles en fonction de votre activité, à proposer par écrit des solutions personnalisées, puis à assurer un suivi dans la mise en place et l'évolution des solutions retenues.

Cette aide vous permettra d'accroître votre compétitivité dans les échanges internationaux, de réaliser des opérations d'importation et d'exportation dans des conditions optimales et vous apportera un soutien en vue de la définition d'une stratégie à l'international. Elle représente un gain de temps, d'argent et de

sécurité. La bonne foi de l'entreprise ne pourra être mise en cause lorsqu'elle se sera conformée à une réponse écrite d'un PAE.

Enfin, le PAE sera informé par le service des douanes effectuant un contrôle, toutes les fois que ce contrôle porte sur une entreprise disposant du statut d'opérateur économique agréé (OEA).

**2 - Le centre de renseignement aux usagers de la douane Infos Douane Service (IDS)** répond à vos questions posées par téléphone et courrier électronique ne nécessitant pas une approche personnalisée. Les renseignements délivrés, à caractère général, portent sur la réglementation douanière et les statistiques du commerce extérieur. IDS est joignable par téléphone au: 0811 20 44 44 (*coût d'un appel local de puis un poste fixe*) du lundi au vendredi de 8h30 à 18 h ou à l'adresse électronique [ids @douane.finances.gouv.fr](mailto:ids@douane.finances.gouv.fr). Si les cellules-conseil aux entreprises et IDS sont des interlocuteurs privilégiés des professionnels à la recherche d'un renseignement, les autres services douaniers répondent également à vos questions. Le renseignement douanier fait partie intégrante des missions de la douane.

**3 • Le centre de renseignement statistique** répond à vos questions relatives aux statistiques du commerce extérieur. Il est ouvert de 9h00 à 17h00 sans interruption à l'adresse suivante:

Direction générale des douanes et droits indirects  
Centre de renseignements statistiques  
11, rue des deux Communes - 93558 MONTREUIL CEDEX  
Télécopie : 01 57 53 40 66 - BALF : [crs @clouane.finances.gouv.fr](mailto:crs@clouane.finances.gouv.fr)

### **C. Par l'action de la mission grandes entreprises (MGE)**

Au niveau national, afin d'offrir un meilleur service aux entreprises qui représentent une part essentielle du dédouanement, une mission grandes entreprises a été créée. Celle-ci a pour mission de servir de correspondant de référence pour une centaine de grands comptes.

La mission grandes entreprises (MGE) sera informée par le service des douanes effectuant un contrôle toutes les fois que ce contrôle portera sur une entreprise grands comptes ».

### **D. Par la mise à disposition d'outils dématérialisés**

Afin de rendre la réglementation douanière plus accessible, l'administration des douanes met à la disposition de ses usagers, dont les entreprises, deux sites Internet : [www.douane.gouv.fr](http://www.douane.gouv.fr) et <https://pro.douane.gouv.fr>

- **Le site généraliste [www.douane.gouv.fr](http://www.douane.gouv.fr)**, permet un accès par catégorie de public : particuliers, professionnels, entreprises, collectivités locales, médias. Grâce à un moteur de recherche spécifique par mots-clés, vous trouvez l'information pertinente, étayée par des références réglementaires et des contacts utiles.

Dans l'espace Entreprises », vous disposez d'informations sur les opérations de commerce international et les procédures de dédouanement. A partir de l'onglet Vos e-services », vous accédez aux téléservices et aux formulaires dématérialisés proposés respectivement par [Pro.dou@ne](mailto:Pro.dou@ne) et le portail ministériel de Bercy.

- Le deuxième portail <https://pro.douane.gouv.fr> constitue la plateforme interactive de la douane, dédiée aux professionnels. Complémentaire du site [www.douane.gouv.fr](http://www.douane.gouv.fr) et doté d'un accès facile et sécurisé, le portail [Pro.dou@ne](mailto:Pro.dou@ne) propose d'une part, un volet information sur les téléservices et leurs conditions d'utilisation et, d'autre part, un volet accès aux téléservices, qu'ils soient en accès libre ou soumis à habilitation préalable.

Élément majeur dans le processus de développement de l'administration électronique, [Pro.dou@ne](mailto:Pro.dou@ne) enrichit la gamme des services en ligne pour mieux répondre aux besoins en facilité et rapidité des entreprises.

# DOSSIER N° 2

*Documents composant le dossier :*

	<i>Pages</i>
Document n°1 : Le dispositif douanier de surveillance maritime. Source DGDDI	33 à 34
Document n°2 : Les missions de la douane en mer. Source DGDDI	35 à 36
Document n°3 : Dispositif de surveillance maritime et aérienne. Source DGDDI	37
Document n°4 : La douane française en mer. Source DGDDI	38
Document n°5 : La douane française. Source DGDDI	39
Document n°6 : L'action de la douane en mer en 2007-2008	40 à 41
Document n°7 : La mise en service du Polmar III pour la lutte contre les pollutions maritimes. Source DGDDI/ BIC	42
Document n°8 : Une action décisive dans la lutte contre les pollutions maritimes. Source DGDDI	43
Document n°9 : Le dispositif douanier de surveillance maritime.	44
Document n°10: La douane et la mer – La lutte contre la pollution marine	45 à 46
Document n°11 : Organisation aéro-maritime	47
Document n°12 : Le secrétariat général de la mer. Source secrétariat général de la Mer.	48 à 49
Document n°13 : Bilan Année 2008 - Action de l'Etat en mer. Source DGDDI/D3	50 à 51

## **Sujet n° 2 :**

**A l'aide des documents joints, vous analyserez et vous exposerez les moyens et les missions de la DGDDI en matière aéro-maritime en vous attachant à mettre en exergue la dimension et les ressorts de la coopération interministérielle.**

**OBSERVATIONS : CET EXERCICE NE S'ASSIMILE PAS À CELUI DE LA RÉDACTION D'UNE NOTE DE SYNTHÈSE. LES DOCUMENTS PROPOSÉS NE CONSTITUENT QU'UNE AIDE À L'ATTENTION DES CANDIDATS. CES DERNIERS DEVRONT CONSTRUIRE LEUR DEVOIR À LA LUMIÈRE D'UNE ANALYSE COHÉRENTE DES DOCUMENTS. LES CANDIDATS POURRONT FAIRE APPEL À LEURS CONNAISSANCES PERSONNELLES.**



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction générale des douanes et droits indirects

## ***LE DISPOSITIF DOUANIER DE SURVEILLANCE MARITIME***

Parmi les administrations civiles de l'Etat présentes en mer, la douane est la seule à mettre en oeuvre un dispositif complet de surveillance, alliant une composante aérienne à la composante navale. Ce dispositif maritime a aussi la particularité d'être étroitement lié à celui qui est chargé de la surveillance douanière terrestre.

### **1 -Une organisation calquée sur celle des préfectures maritimes**

Le service garde-côtes douanier est organisé en quatre directions régionales garde-côtes (Manche, Atlantique, Méditerranée, Antilles) qui correspondent, en métropole, au ressort des préfectures maritimes.

#### **1/ Les structures de commandement**

Chaque direction garde-côtes dispose d'une structure de commandement composée d'officiers navals et aériens ainsi que d'un responsable technique naval interrégional. Elle assure l'orientation des contrôles en mer et la direction opérationnelle des moyens navals et aériens. Une cellule de renseignement maritime et un centre de liaisons interrégional constituent le centre opérationnel des douanes (COD) où une permanence opérationnelle est assurée 24 h/24. Le COD est en liaison constante avec la préfecture maritime, le centre opérationnel de la marine nationale (COM) et le centre régional opérationnel de la surveillance et du sauvetage (CROSS), pour assurer la nécessaire coordination des missions de service public en mer.

#### **2/ Les personnels marins et aériens**

##### **a) Les personnels marins**

Plus de **650 marins** servent dans les 37 unités navales de la douane ou les encadrent. Selon leur emploi, ils ont les qualités d'officier naval, de chef de quart, de mécanicien ou de marin-pont. Une centaine de ces agents est formée à la plongée professionnelle. Outre la formation de base dispensée dans les écoles des douanes durant 4 à 12 mois après leur recrutement, ces agents reçoivent une formation spécialisée dans ces écoles ou dans celles de la marine nationale ou de la marine marchande.

##### **b) Les personnels aériens**

La douane emploie **150 spécialistes aériens** (pilotes, personnel navigant technique et personnel de maintenance au sol), majoritairement formés par les armées.

La spécificité des missions aériennes de surveillance maritime exige de ces agents une parfaite maîtrise des technologies utilisées. Outre la formation douanière de base, les pilotes suivent une spécialisation aérienne complémentaire, notamment en matière de survols maritimes à basse altitude.

## II - La mise en oeuvre de moyens de surveillance maritime gradués

Pour accomplir ses missions en mer, la douane dispose de vedettes aux champs d'action différents, en relation entre elles et avec le centre opérationnel douanier. Ces moyens interviennent en mer en coordination avec les unités aériennes de surveillance maritime et les unités de surveillance terrestre.

### 1/ Les moyens navals

La flotte navale de la douane est composée de :

-**2 patrouilleurs garde-côtes** de 43 mètres, à Boulogne-sur-Mer pour assurer un contrôle renforcé de la Manche et de la Mer du Nord et à Brest pour surveiller l'entrée de la Manche et la façade atlantique.

-**19 vedettes garde-côtes** de 21 à 32 mètres (dont une en Polynésie), équipées pour patrouiller jusqu'à 200 milles des côtes (zone économique exclusive) ;

-**16 vedettes de surveillance rapprochée** de 7 à 14 mètres, chargées de surveiller l'approche du littoral jusqu'à 24 milles des côtes (zone contigüe).

### 2/ Les moyens aériens

Les aéronefs de surveillance maritime constituent l'élément principal de l'aviation douanière qui comporte en outre des avions de surveillance terrestre. Comme ces derniers, ils s'intègrent dans un dispositif douanier homogène de surveillance **maritime et terrestre**.

Cinq brigades aériennes assurent la surveillance de la Manche, de la côte et de la zone économique atlantique, des côtes méditerranéennes et de la zone Antilles-Guyane. Elles sont implantées au Havre, à Lann-Bihoué, Bordeaux-Mérignac, Hyères, et Le Lamentin (Martinique), dans des aéroports civils ou des aérodromes militaires.

La flotte aérienne douanière pour la surveillance maritime se compose de :

-**12 avions** biturbines (*Reims Aviation F 406*), équipés pour surveiller les approches des eaux territoriales jusqu'à deux cents milles nautiques, dont **2 avions Polmar** spécialement équipés d'un système de télédétection des pollutions marines;

-5 nouveaux **hélicoptères** de type *Eurocopter EC 135*, opérant la surveillance des eaux côtières du littoral.



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction générale des douanes et droits indirects

### LES MISSIONS DE LA DOUANE EN MER

La douane française a toujours été présente aux frontières maritimes. Autrefois, la surveillance côtière s'effectuait à l'aide d'un cordon de guetteurs répartis le long des côtes, sur le «sentier du douanier». Aujourd'hui, l'administration des douanes dispose d'un véritable service garde-côtes qui assure la protection et la sauvegarde du territoire français et européen sur plus de 5000 kilomètres de frontières maritimes.

Outre ses attributions classiques de protection du territoire sur le plan fiscal et économique, la douane contribue, aux côtés d'autres administrations présentes en mer, à la protection du milieu marin, à la sécurité des personnes et des biens et à la sûreté du territoire. L'exercice de ces missions est coordonné par les préfets maritimes, en métropole et les délégués du gouvernement, outre mer.

#### **I -Les missions douanières**

Le service garde-côtes douanier exerce ses missions jusque dans la zone contiguë, située entre 12 et 24 milles nautiques des côtes, au-delà des eaux territoriales françaises.

Les unités aériennes et maritimes des douanes françaises assurent une surveillance générale du trafic maritime, qu'il s'agisse des navires de commerce, de pêche ou de plaisance.

#### **1/ La mission de lutte contre la fraude et les grands trafics**

C'est la mission prioritaire des services de surveillance douaniers en mer. Elle constitue une défense avancée du territoire national et communautaire contre les grands trafics internationaux (stupéfiants, armes ... ) et la contrebande. Pour l'accomplir, les marins des douanes contrôlent les navires, les marchandises et les personnes dans les eaux territoriales et la zone contiguë.

Ils disposent pour ce faire de moyens juridiques étendus et adaptés, notamment :

- droit d'injonction, d'arrêt et d'immobilisation des navires,
- droit de visite des navires de tout tonnage,
- droit de poursuite et d'usage des armes,
- droit de constatation et de saisie.

La collecte du renseignement sur les fraudes, à laquelle participent tous les services douaniers, tient une place importante. Elle est facilitée par la pluralité des sources d'information (assistance administrative mutuelle internationale entre les douanes, cellules de coordination de l'information maritime des préfetures maritimes ... ).

## **2/ La mission fiscale**

La surveillance des mouvements de navires permet de s'assurer que les produits pénétrant sur le territoire national sont conduits dans un port pour y être présentés à la douane et acquitter les droits et taxes exigibles, et non pas débarqués frauduleusement.

D'autre part, outre les enjeux fiscaux que représentent des trafics maritimes illicites, le contrôle du respect de la fiscalité sur les navires de plaisance est également une des missions de la douane en mer.

## **II -Les missions de service public**

Du fait de l'augmentation des risques maritimes, depuis 2004, ces missions s'exercent dans le cadre d'une coordination interministérielle renforcée.

### **a) La sauvegarde et l'assistance des personnes en détresse**

Les brigades de surveillance maritime des douanes effectuent de nombreuses opérations de recherche, d'assistance et de sauvetage de personnes en détresse, au cours de leurs patrouilles ou sur demande des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS).

### **b) La protection de l'environnement**

Par ses patrouilles aériennes, la douane française contribue à la détection des pollutions maritimes et à la répression des rejets polluants illicites. Son rôle est décisif contre ces rejets, notamment grâce à la mise en oeuvre des deux avions *Polmar* spécialisés dans la détection des pollutions marines dont dispose la France. Ils exercent une surveillance sur toutes les façades maritimes pour repérer les navires qui se livrent à des rejets illicites polluant la mer.

### **c) La protection des ressources de la pêche**

Face aux menaces qui pèsent sur les réserves halieutiques de l'Union européenne, la douane contribue aussi au renforcement du contrôle des activités de pêche en mer.

### **d) Les autres missions**

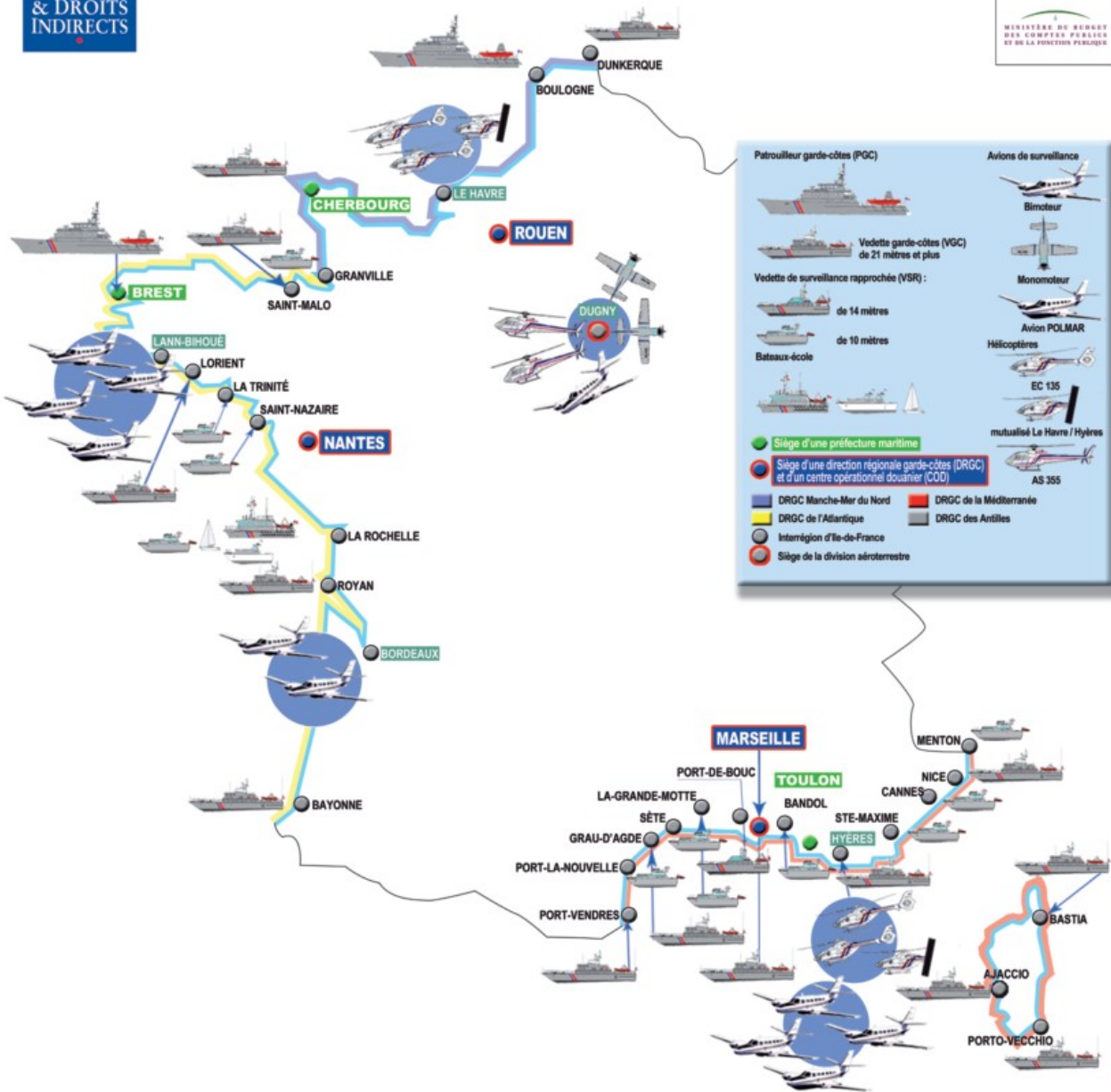
Enfin, le service des douanes contribue également à assurer diverses missions, dont :

- la lutte contre les trafics illicites de stupéfiants au-delà de la zone contiguë ;
- la sécurité maritime (navires de plaisance et cargaisons dangereuses) ;
- la police de la navigation (marques d'identification des navires, balisage des ports) et des loisirs nautiques ;
- la lutte contre le trafic maritime des migrants irréguliers ;
- la lutte contre le terrorisme.

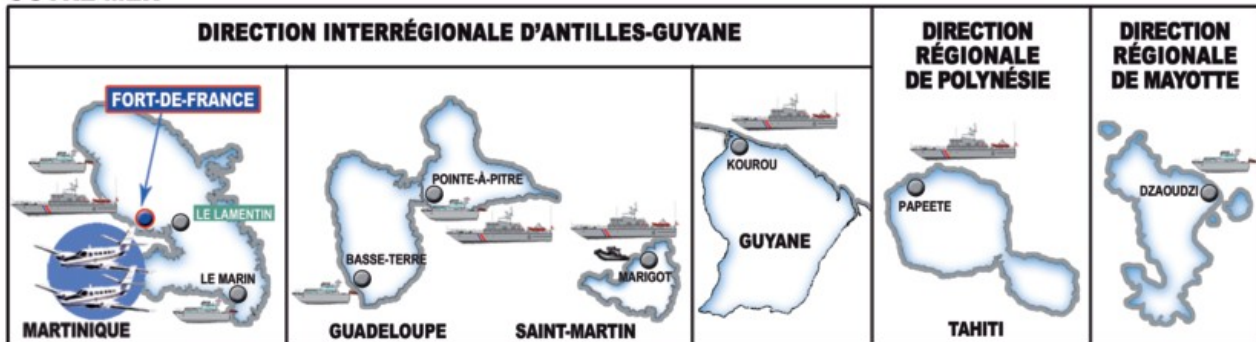
# DOCUMENT 3



## DISPOSITIF DE SURVEILLANCE MARITIME ET AÉRIENNE (2009)



### OUTRE-MER



## **LA DOUANE FRANCAISE EN MER**

### ***Des services garde-côtes pour :***

**– lutter contre la fraude (trafics illicites de stupéfiants, d'armes ...)**

L'année 2007 s'est caractérisée par une pression forte des trafics de cocaïne qui s'est traduite par des résultats centrés sur la zone Antilles avec notamment une importante saisie de 868 kg de cocaïne en Martinique à bord d'un voilier en provenance du Venezuela.

**– protéger le milieu marin et ses ressources (pollution, pêche)**

Les aéronefs de la douane ont détecté 283 pollutions marines en 2007 (sur un total de 352, tous produits confondus), donnant lieu à la rédaction de 5 procès verbaux lorsque les navires à l'origine des rejets illicites ont pu être identifiés.

L'expert national « pollution maritime » de la douane a poursuivi son action d'information et de sensibilisation des divers acteurs nationaux impliqués dans la lutte contre les rejets illicites en mer de produits polluants. Il a apporté son assistance technique à la justice dans le cadre de jugements d'affaires de rejets illicites.

L'action de la douane s'est confirmée au niveau européen avec la participation à une opération de lutte contre les rejets illicites impliquant 8 pays de l'Europe du Nord, la Commission européenne et l'agence européenne de sécurité maritime. L'expertise de la douane dans ce domaine a été également sollicitée par les pays du bassin méditerranéen (Chypre, Maroc).

**– percevoir les droits et taxes**

La douane, administration fiscale, perçoit notamment le « droit de francisation et de navigation » qui est dû, chaque année, par les propriétaires de navires sous pavillon français.

Source direction générale des douanes et droits indirects

**LA DOUANE FRANCAISE**

**Des femmes et des hommes au service de la lutte contre les trafics illicites et la pollution du milieu marin**

La direction générale des douanes et droits indirects :

Une direction du ministère du budget, des comptes publics et de la fonction publique, Administration nationale à vocation initialement fiscale, luttant contre les fraudes et les grands trafics, elle protège désormais aussi l'espace communautaire.

Elle est également un partenaire incontournable du développement des entreprises à l'international. Et dans le cadre de ses missions de surveillance maritime, elle contribue à l'action de l'Etat en mer et plus particulièrement à la protection du milieu marin.

La douane : plus de **18 000 femmes et hommes**, parmi lesquels, près de **800 spécialistes marins et aériens** au service de la protection en mer.

Une organisation territoriale en 4 directions régionales garde-côtes, à Rouen, Nantes, Marseille et Fort de France.

Des moyens navals répartis sur toutes les façades maritimes :

2 patrouilleurs garde-côtes, 20 vedettes garde-côtes situées sur des implantations stratégiques, 16 vedettes de surveillance rapprochée, 22 embarcations pneumatiques, et 3 bateaux-écoles

Des aéronefs de surveillance maritime en liaison avec les moyens navals :

12 avions, dont 2 sont dotés d'un système de télédétection de la pollution maritime (avions POLMAR) et 5 hélicoptères

Source direction générale des douanes et droits indirects

## **L'ACTION DE LA DOUANE EN MER EN 2007-2008**

L'activité des services garde-côtes de la douane s'inscrit dans le cadre interministériel de l'action de l'Etat en mer. A ce titre, ils mettent en oeuvre leurs missions propres, le code des douanes et des dispositions législatives communes avec d'autres administrations maritimes, pour la contribution qu'ils apportent aux missions interministérielles de service public.

### **1. La lutte contre la fraude douanière par voie maritime**

L'action de la Douane en mer a permis la saisie de 4,5 t de drogues en 2007 et plus de 5 t au 30 novembre 2008.

#### **\* En Méditerranée : 3,3 t de cannabis en 2007 et 3,4 t en 2008**

L'essentiel de ces saisies résulte de l'exploitation d'observations réalisées par les avions de la Douane lors d'opérations interministérielles en mer. Menées périodiquement avec la Marine nationale, ces opérations ont pour objectif de lutter contre le transport de cannabis en Méditerranée par des embarcations rapides (*Go-Fast*). Les quantités saisies ne représentent qu'une partie des cargaisons transportées, qui sont jetées à la mer par les trafiquants lors des interceptions.

#### **\* Aux Antilles : 1,2 t de cocaïne en 2007 et 1,5 t en 2008**

Les saisies de cocaïne sont concentrées dans la zone antillaise très sensible à ces trafics. Les affaires les plus significatives sont les suivantes.

**-868 kg** de cocaïne, le 4 août 2007, saisis à bord d'un voilier dans les eaux territoriales du sud de La Martinique. Ce voilier battant pavillon de Porto-Rico, signalé par la DNRED, avait été localisé par l'avion de la douane. Après avoir été intercepté par la brigade garde-côtes de Fort-de-France, il a été dérouté vers le port du Marin (Martinique). La fouille a permis de découvrir la cargaison illicite chargée au large du Venezuela et destinée à l'Europe.

**-1072 kg** de cocaïne, le 4 août 2008, saisis à bord d'un voilier au large de La Martinique. Il s'agit du résultat d'une enquête menée pendant trois ans par les services spécialisés de la Douane.

A noter **une saisie importante de cocaïne réalisée en Métropole, le 6 août 2007**. La douane a contribué de manière déterminante à une importante saisie de cocaïne, réalisée par la Marine Nationale. **595 kg de cocaïne** ont été découverts, le 6 août, en Manche à bord du voilier *King Alexander*, intercepté hors des eaux nationales dans le cadre de l'article 17 de la convention de Vienne sur les trafics illicites de stupéfiants. L'avion de surveillance de la douane a permis la localisation du voilier et un officier naval de la douane, embarqué sur le bâtiment de la Marine Nationale, a pris une part décisive au succès de cette opération.

### **2. La contribution à l'action interministérielle de l'Etat en mer**

Dans un cadre de coordination renforcé sous l'autorité des préfets maritimes, les services garde-côtes de la douane participent activement aux missions de service public de l'Etat en mer, en particulier dans les domaines suivants.

#### **• La lutte contre la pollution marine**

En 2007, **283 pollutions** ont été observées par les aéronefs de la Douane (80% du total national) et **5 navires** ont été pris en flagrant délit de rejet illicite en mer. Par ailleurs, **l'expert national "pollution maritime" de la Douane**, a poursuivi son action d'information et de sensibilisation des divers acteurs nationaux impliqués dans la lutte contre les rejets illicites en mer de produits polluants. Il a apporté son assistance technique à la justice dans le cadre de jugements d'affaires de rejets illicites.

L'action répressive de la France a significativement réduit les rejets illicites, effectués de jour, dans les eaux françaises. Pour autant, aucun accroissement sensible des rejets illicites nocturne n'a été constaté.

- **Le contrôle de la pêche en mer**

Dans le cadre de la surveillance renforcée en mer de la pêche en vue de protéger les ressources halieutiques menacées de l'Union européenne, les services garde-côtes ont relevé **87 infractions**.

- **La sécurité maritime**

Les services garde-côtes ont secouru **90 personnes** durant l'année 2007. Par ailleurs, en participant comme chaque été aux campagnes de sécurité des loisirs nautiques, ils ont effectué **1720 contrôles** et à cette occasion constaté **163 infractions**.

## **LA MISE EN SERVICE DU POLMAR III**

### **POUR LA LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS MARITIMES**

---

Depuis vingt ans, la douane met en oeuvre les deux avions spécialisés de télédétection des pollutions par hydrocarbures (*Polmar I et II*) dont dispose la France.

Afin de renforcer ses capacités d'intervention contre les rejets illicites polluants, dont l'accumulation est tout aussi dommageable pour l'environnement que les graves pollutions causées par les naufrages répétés de ces dernières années, la douane a engagé le renouvellement de ses moyens de télédétection.

**Un nouvel appareil Polmar III** (troisième génération) a été mis en service. Il est basé à Lann-Bihoué, au plus près des côtes exposées aux pollutions (Atlantique et Manche/Mer du Nord).

Cet appareil est doté d'**équipements de télédétection** qui améliorent ses performances sur les points suivants :

**-gain d'autonomie en vol** grâce à des matériels de détection plus légers de 200 kg que ceux embarqués sur les *Polmar I et II*, et dont l'exploitation informatisée est assurée par un seul opérateur spécialisé.

Ces équipements de télédétection se composent d'un radar latéral et d'un analyseur multispectral, ce dernier offrant des images des nappes polluantes dans les trois spectres : infrarouge, visible et ultraviolet. Ce type de matériel a déjà fait ses preuves sur les *Polmar I et II* ;

**-capacité d'identification des navires pollueurs, de jour comme de nuit.** Toutes les informations produites sont identifiées par la date, l'heure, le nom du navire et sa position.

Le *Polmar III* étant désormais opérationnel, l'étape suivante d'évolution de la capacité de télédétection de la douane comporte deux phases qui s'achèveront avant la fin de 2009 :

-Réforme de l'avion *Polmar I*, prototype de la première génération de télédétection aérienne (1988) ;

-Installation sur le *Polmar II* des mêmes capacités que celles du *Polmar III* et, en outre, d'un équipement de mesure de l'épaisseur de la nappe de produit polluant.

---

DIRECTION GENERALE DES DOUANES ET DROITS INDIRECTS

BUREAU INFORMATION ET COMMUNICATION

Décembre 2008

## DOCUMENT 8

DIRECTION GENERALE DES DOUANES ET DROITS INDIRECTS  
LA DOUANE EN 2008

### ***UNE ACTION DECISIVE DANS LA LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS MARITIMES***

---

En 2008, l'action des avions des douanes a permis d'identifier **203 pollutions maritimes** (sur un total national de 360, tous produits confondus) soit **56 % des observations nationales**, donnant lieu à la rédaction de 8 procès-verbaux (sur un total de 11), lorsque les navires à l'origine de rejets illicites ont pu être identifiés.

L'expertise de la douane a été sollicitée par les procureurs des juridictions spécialisées (11 expertises ont été demandées pour 8 positives). Lorsque les parquets ont poursuivi, la douane a été systématiquement requise en première instance, au titre de son expertise. Le travail d'information et de sensibilisation dans la lutte contre les rejets illicites de produits polluants auprès des divers acteurs nationaux a été poursuivi.

L'action de la douane s'est aussi confirmée au niveau européen avec la **participation à « Super-CEPCO »**, opération de lutte contre les rejets illicites associant 8 pays de l'Europe du Nord, la Commission européenne et l'agence européenne de sécurité maritime (AESM).

Le service de détection des pollutions par satellite CLEANSEANET, mis en place par l'AESM au profit des 20 États côtiers de l'Union en 2007, est monté en puissance. Ce service d'alerte complémentaire à la surveillance aérienne permet d'orienter les vols de surveillance mais il n'autorise pas l'engagement des poursuites à ce stade. Dès lors, la constatation de l'infraction par un commandant d'aéronef de l'État reste nécessaire.

L'accès direct à ce service devrait contribuer à améliorer l'exploitation des données par la douane.

L'action de la douane en matière de lutte contre les rejets illicites a vocation à se poursuivre dans les domaines suivants : surveillance de nuit avec les avions « Polmar » (détection et identification des navires pollueurs), techniques de constatation des rejets de substances nocives (précision des photographies), utilisation des moyens techniques (FLIR) pour initier des enquêtes prioritaires (AFMAR) sur les navires soupçonnés de pollution.

#### **Exemple de constatation marquante**

Condamnation le 7 janvier 2009 (audience du 1er octobre 2008), par le TGI de Brest du navire "ECUADOR STAR", battant pavillon libérien, suite à une pollution par hydrocarbures d'une nappe de 24 km X 100 m détectée le 6 mars 2008. Amende de 350 000 euros.

## DOCUMENT 9

DIRECTION GENERALE DES DOUANES ET DROITS INDIRECTS

### ***LE DISPOSITIF DOUANIER DE SURVEILLANCE MARITIME***

Le dispositif de surveillance maritime douanière a pour mission de lutter contre la contrebande et les trafics illicites (stupéfiants en particulier).

La douane contribue par ailleurs à des missions générales de l'Etat aux côtés des autres administrations présentes en mer. Il s'agit en particulier de veiller à la sécurité des navires et des personnes en mer et de protéger le milieu marin (contrôle des pêches, lutte contre la pollution).

Parmi les administrations civiles de l'Etat en mer, la douane présente la spécificité de disposer d'aéronefs de patrouille et de pouvoir prolonger à terre la surveillance maritime qu'elle exerce en métropole et outre-mer.

Une organisation calquée sur celle des préfectures maritimes

Les services douaniers de surveillance maritime sont organisés en quatre directions garde-côtes (Manche, Atlantique, Méditerranée, Antilles) qui correspondent, en métropole, au ressort des préfectures maritimes. Chacune de ces directions assure l'orientation des contrôles en mer et la conduite opérationnelle de ses moyens navals et aériens.

Une cellule de renseignement maritime et un centre de liaisons interrégional constituent le centre opérationnel des douanes (COD). Opérationnel en permanence, le COD est en liaison constante avec la préfecture maritime, le centre opérationnel de la marine nationale (COM) et le centre régional opérationnel de la surveillance et du sauvetage (CROSS), pour assurer la nécessaire coordination des missions de service public en mer.

Une capacité de surveillance graduée vers le large

- **La flotte navale** est composée de 19 vedettes garde-côtes, pouvant intervenir au large, jusqu'à 200 milles nautiques, et de 16 vedettes de surveillance rapprochée des côtes.

Sur la façade de la Manche et de la Mer du Nord, comme sur celle de l'Atlantique, ce dispositif naval est conforté par la mise en service récente de 2 patrouilleurs garde-côtes de 43 mètres, le premier à Boulogne-sur-Mer (juillet 2007), le second à Brest (janvier 2008). Ces moyens hauturiers permettent à la douane d'accroître sa présence en mer et ses capacités de contrôle des navires.

- **La flotte aérienne** est elle aussi composée de deux types de moyens. 12 avions biturbines (*Reims-Aviation F 406*) assurent la surveillance au large. Deux de ces avions (« *Polmar* »), équipés d'un système de télédétection des pollutions maritimes, sont spécialement dédiés à cette mission. Pour sa part, la surveillance de la zone côtière bénéficie, y compris la nuit, des performances accrues des 5 hélicoptères *Eurocopter EC 135*, mis en service en 2007.

Par leurs observations aériennes, ces aéronefs détectent les navires suspects à contrôler et guident vers eux les unités navales douanières.

*La Douane à votre service*  
**LA DOUANE ET LA MER**  
*La lutte contre la pollution marine*

Le développement de la circulation maritime, l'augmentation du gabarit des navires, en particulier celui des navires pétroliers, ont accentué les risques de pollution marine. Ainsi, les côtes françaises ont été gravement polluées par des naufrages répétés de pétroliers. Celui du *Prestige*, à la fin de 2002, est le cas le plus récent et le plus significatif puisque la pollution qu'il a causée a revêtu un caractère international en souillant à la fois les côtes françaises et espagnoles.

Malgré leur gravité, ces accidents ne représentent qu'une faible part de la pollution marine par les hydrocarbures. L'essentiel de cette pollution résulte de l'effet cumulatif des rejets illicites en mer, dont l'ampleur est accrue par l'intensification de la circulation maritime.

C'est pour lutter contre ces pratiques insidieuses et dévastatrices pour le milieu marin que l'Etat s'est doté d'un dispositif anti-pollution et l'a constamment renforcé. La douane joue un rôle significatif dans ce dispositif : seule administration civile de l'Etat à disposer de moyens de patrouille aérienne, elle met en oeuvre 17 aéronefs de surveillance maritime, dont deux avions anti-pollution.

**Des moyens spécialisés pour la détection des rejets illicites polluants**

La douane est équipée des deux avions spécialisés de télédétection des pollutions marines dont dispose la France. Appelés *Polmar*, ils surveillent les côtes métropolitaines, les plus exposées aux pollutions marines. La mise en oeuvre par la Douane de ces deux outils de haute technologie est liée à sa responsabilité interministérielle dans la surveillance aérienne civile des façades littorales nationales. A l'action anti-pollution de ces avions spécialisés, s'ajoute celle de tous les autres aéronefs douaniers qui participent aussi à la détection et la constatation visuelle des rejets illicites d'hydrocarbures à la mer.

**Une contribution significative à la recherche et la constatation des infractions de pollution**

La répression des rejets illicites commis par les navires est la priorité des avions *Polmar*. Lorsqu'une pollution est détectée, le service des douanes en informe les Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS). Ceux-ci sont alors chargés de centraliser les informations recueillies, quelle que soit leur origine. Ils les retransmettent au préfet maritime qui coordonne les interventions de recherche et de constatation des infractions sur chaque façade littorale, en liaison avec les parquets spécialisés.

Le service de surveillance maritime douanier qui constate une pollution, s'attache à rassembler sans délai le maximum d'éléments de preuve de l'infraction, tels que photographies en couleurs, relevés des observations de télédétection et estimations des quantités rejetées.

***Les services douaniers sont à l'origine d'une part importante des constatations d'infractions de rejets illicites d'hydrocarbures relevées dans les eaux françaises.***

Sur la base des éléments recueillis, lorsque le navire pollueur peut-être identifié, un procès-verbal de constatation est rédigé et transmis au procureur de la République. En fonction de la qualification de l'infraction retenue, des sanctions seront infligées au pollueur.

Les dispositions répressives du code de l'environnement concernant les pollutions maritimes permettent à l'Etat d'exercer des contrôles dans les eaux et les ports soumis à sa juridiction.

Habilités à relever la quasi totalité des infractions incriminées, les agents des douanes peuvent rechercher et constater les infractions de pollution dans les eaux territoriales et dans la zone économique exclusive,

jusqu'à 200 milles nautiques des côtes (370 km). Au-delà, en haute mer, ils peuvent dresser un procès-verbal qui sera transmis aux autorités de l'Etat du pavillon du navire pollueur.

### **Une expertise technique reconnue en France et à l'étranger**

L'expert national «pollution maritime» de la Douane est quasi-systématiquement requis par les juridictions de première instance spécialisées dans la répression de la pollution maritime. Fondé sur l'examen des photographies et relevés d'observations radar, qui lui sont soumis par l'autorité judiciaire, son avis est un élément à charge significatif lors des audiences, voire préalablement aux poursuites. L'expert a aussi une activité d'information et de sensibilisation de divers acteurs nationaux et internationaux de la lutte contre les rejets illicites en mer de produits polluants.

### **Un dispositif répressif de plus en plus dissuasif**

Depuis le 1er Août 2008, la loi a renforcé la répression des rejets illicites d'hydrocarbures en mer en fixant à 15 millions d'euros la peine maximale encourue pour ces infractions.

Les responsabilités pour pollution marine, initialement limitées au capitaine ou au responsable à bord, ont été étendues au propriétaire, à l'exploitant, ou leur représentant légal, ainsi qu'à toute personne exerçant un pouvoir de contrôle et de direction. Dans les eaux soumises à la juridiction française, tous les navires sont visés par la loi y compris ceux immatriculés sur un territoire relevant d'un gouvernement n'ayant pas ratifié la convention internationale qui constitue la règle fondamentale en matière de pollution maritime.

Enfin, la création d'un tribunal spécialisé sur chaque façade maritime (Le Havre, Brest, Marseille, Fort-de-France et Saint-Denis de La Réunion) a accéléré le jugement des infractions constatées. Le nombre des condamnations prononcées s'est ainsi accru et les pénalités financières se sont alourdies.

### ***Le sauvetage en mer***

Comme tous les marins, les agents des douanes des services garde-côtes connaissent le prix de la solidarité en mer. En sauvant deux à trois cent personnes chaque année, ils apportent une contribution significative à la protection des personnes qui est une des missions fondamentales de l'Etat en mer.

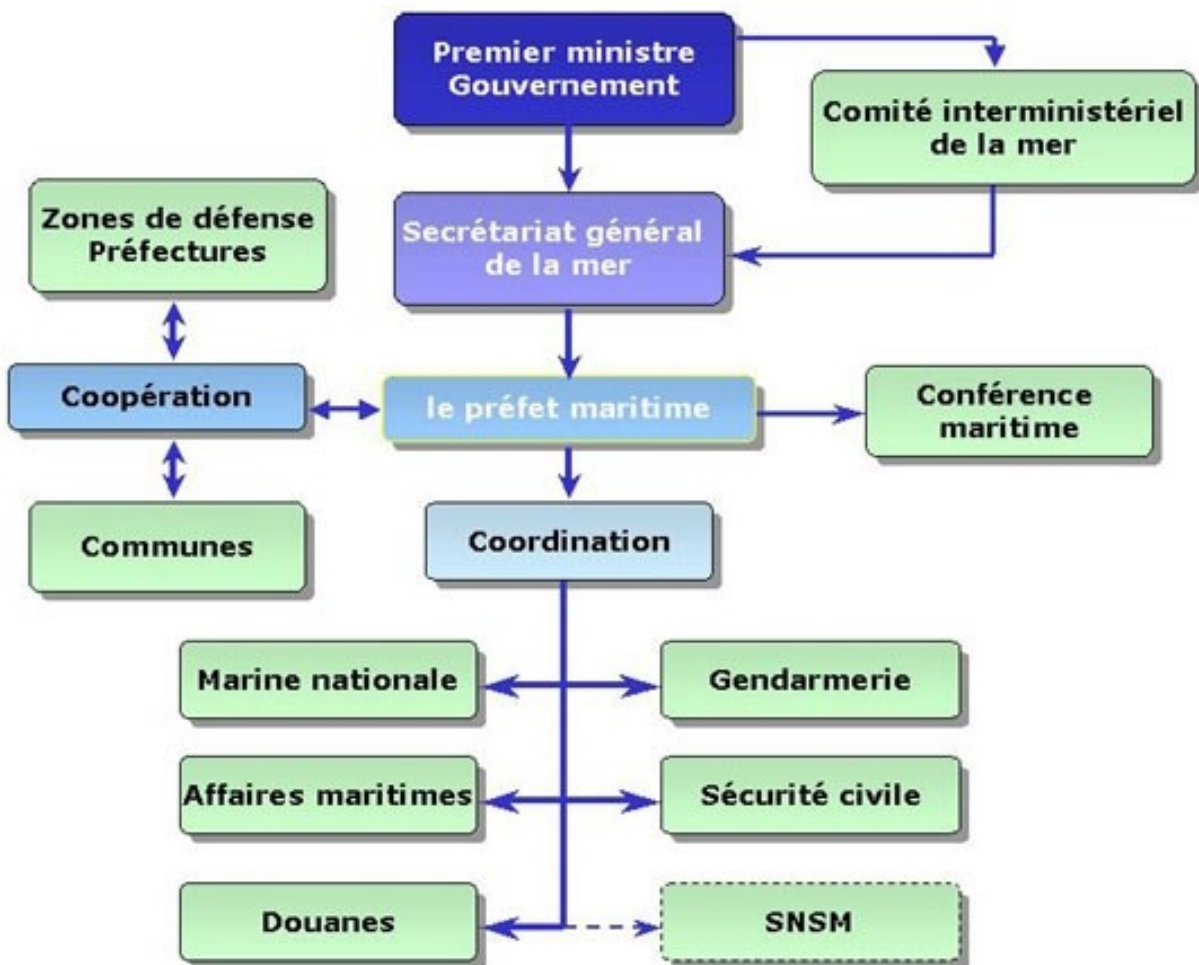
Les unités aériennes et navales des douanes interviennent tant pour la recherche et le sauvetage des personnes en détresse que pour l'assistance aux biens.

Les règles françaises d'organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer reprennent les dispositions de la convention internationale signée à Hambourg en 1979. L'intervention peut être sollicitée par une autorité civile ou militaire ; elle est alors coordonnée par les CROSS. Souvent, elle est demandée par le bénéficiaire lui-même (fusée de détresse, message radio, etc.). Depuis 1994, un décret prévoit un dédommagement pour les opérations de remorquage, de dépannage et de transport au profit d'embarcations et engins privés en difficulté, selon un barème fixé par arrêté.

DIRECTION GENERALE DES DOUANES ET DROITS INDIRECTS

# DOCUMENT 11

## ORGANISATION AEROMARITIME



## SECRETARIAT GENERAL DE LA MER

### Présentation - Historique

#### Une structure interministérielle

##### 1. Un peu d'histoire

La mer est un vaste domaine où l'organisation et la coordination des interventions de l'Etat sont requises eu égard aux enjeux et aux intérêts des Etats dans le monde maritime.

En 1969 le groupe interministériel de la coordination en mer des administrations a engagé un processus de clarification des interventions des administrations en mer.

Ainsi en 1972 un décret donnant un certain pouvoir de coordination au préfet maritime en cas d'urgence et un arrêté établissant la liste des missions des divers ministères sont pris.

Ce processus de clarification se poursuit et l'année 1978 est marquée par trois évolutions : en mars, le décret n°78-272 du 9 mars 1978 relatif à l'organisation des Actions de l'État en Mer (AEM) affirme le rôle du préfet maritime. Le préfet maritime devient dépositaire de l'autorité de l'État, délégué du Gouvernement et représentant direct du Premier ministre et de chacun de ses ministres. Il coordonne l'action en mer des administrations ainsi que la mise en œuvre de leurs moyens pour tout ce qui concerne la défense des droits souverains et des intérêts de la nation, le maintien de l'ordre public, la sauvegarde des personnes et des biens.

En août 1978, la Mission Interministérielle de la Mer (MISMer) ainsi qu'un Comité Interministériel de la Mer (CIMer) sont créés par le décret n° 78-815 du 2 août 1978.

La MISMer est placée sous l'autorité du Premier Ministre. Elle prépare les délibérations du CIMer, suit l'exécution des décisions prises sous l'autorité du Premier ministre, et en liaison avec les ministères concernés et les organismes correspondants, veille, à l'échelon central, à la coordination de l' AEM.

En 1995, la MISMer est remplacée par le Secrétariat Général de la Mer (SGMer) par le décret n° 95-1232 du 22 novembre 1995. Ce dernier reste sous l'autorité du Premier ministre et devient l'élément essentiel de la coordination de l'AEM. Il assure également le suivi des textes relatifs à la mer, propose les adaptations nécessaires au regard de l'évolution du droit international et communautaire et est chargé d'une mission de prospective en matière de politique maritime.

##### 2. 6 février 2004 : Le renouveau de l'organisation de l'action de l'Etat en mer

A la suite du naufrage du Prestige (novembre 2002) qui fait suite à ceux de l'Erika (décembre 1999) et du Ievoli Sun (novembre 2000), les questions de coordination, d'autorités responsables, d'action de l'Etat en mer et d'adéquation des moyens sont à nouveau évoquées. Deux décrets du 6 février 2004 sont publiés au journal officiel de la République française le 7 février 2004.

Enfin, un troisième décret a été publié en 2005, relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'Etat en mer. Il transpose à l'outre-mer les principes définis pour le décret du 6 février 2004.

Ainsi un mode de gouvernance maritime interministériel existe, appuyant sa légitimité sur un corpus de textes complet et cohérent.

Dans la pratique le secrétariat général de la mer est inscrit et reconnu dans le paysage maritime public. Fort de cette légitimité et de la reconnaissance de ses partenaires, tant publics que privés, tant nationaux qu'internationaux, il élargit aujourd'hui son champ d'action interministériel à l'économie maritime, l'écologie, la biodiversité, la recherche. Il s'investit aussi résolument dans la réflexion prospective -élaboration d'une politique maritime française- et renforce ses liens avec les instances internationales, (Organisation des Nations Unies (ONU) , Organisation Maritime Internationale (OMI), Organisations Régionales des Pêches (ORP), conventions régionales de protection de l'environnement) et européennes, notamment dans le cadre de l'élaboration de la politique maritime de l'Union.

## **Présentation - Les missions du SGMer**

### **Ses missions sont les suivantes :**

→ Travail interministériel au quotidien afin d'amener les administrations à trouver ensemble les solutions optimales aux questions complexes qui leur sont soumises et qui relèvent de plusieurs d'entre elles. Ceci concerne la dizaine de ministères qui interviennent en mer : Intérieur, Défense, Economie, (Douanes), Equipement, Transports, Mer, Affaires étrangères, Outre-Mer, Environnement, Recherche, Justice, Agriculture et Pêche ...

→ Conduite de l'action de l'Etat en mer

Opérations de police en mer : Sûreté maritime et contre terrorisme maritime, secours en mer, lutte contre le trafic illicite de stupéfiants, immigration clandestine par voie maritime, lutte contre la pêche illicite, lutte contre la pollution du milieu marin (volontaire ou accidentelle)

Valorisation, protection et gestion administrative des ressources de la mer : Economie maritime : flotte de commerce, ports, tourisme littoral, plaisance, Recherche, problématiques scientifiques, techniques et industrielles, Environnement : prévention des pollutions, protection des milieux marins et conservation de la ressource halieutique, biodiversité tant dans un cadre national que dans un cadre européen ou international, ressources minérales, sécurité maritime, aménagement du territoire, gestion intégrée de la zone côtière.

→ Politique maritime et prospective :

politique maritime internationale (OMI)

politique maritime européenne

politique maritime française

2 mai 2006

République Française | © 2006 - 2007 Secrétariat Général de la Mer

## **Bilan Année 2008**

### **Action de l'Etat en mer**

●●● La totalité de l'action douanière en mer entre dans le champ interministériel des missions de l'Etat en mer. Pour autant, notre administration exerce ses compétences propres en mettant en oeuvre le code des douanes jusque dans la zone contiguë. Tel est en particulier le cas dans la lutte contre les trafics de stupéfiants.

L'application de textes interministériels se concentre essentiellement sur trois domaines : la protection des ressources halieutiques qui s'intègre dans les missions de surveillance douanière de toutes les formes de navigation (commerce, plaisance, pêche), la protection de la mer contre la pollution, liée à la capacité de surveillance aérienne de la douane et la sécurité maritime.

#### **La lutte contre les trafics de stupéfiants**

●●● L'action de la douane en mer a permis la saisie de 6,3 tonnes de drogues.

\* En Méditerranée : 4,5 t de résine de cannabis

Comme lors des années précédentes, la drogue a été saisie suite à des observations réalisées par les avions de la Douane, lors d'opérations interministérielles en mer. Menées périodiquement avec la Marine nationale, ces opérations ont pour objectif de lutter contre le transport de cannabis en méditerranée par des embarcations rapides (Go-Fast). Les quantités saisies ne représentent qu'une partie des cargaisons transportées, qui sont jetées à la mer par les trafiquants lors des interceptions. Ces 4,5 t représentent le total de 7 saisies successives.

834 kg Capricorne II

\* Aux Antilles : 1,8 t de cocaïne

Les saisies de cocaïne sont concentrées dans la zone antillaise très sensible à ces trafics. Les deux affaires les plus significatives mettent en cause deux voiliers au large de La Martinique.

- 1072 kg, le 4 août. Il s'agit du résultat d'une enquête menée pendant trois ans par les services spécialisés d'enquête de la Douane.

- 453 kg, le 21 mars. Il s'agit également du résultat d'une enquête des services spécialisés, mais faisant suite à un renseignement. Ce voilier a été suivi en permanence pendant les dix jours précédant son interception.

#### **La protection du milieu marin**

●●● L'action des aéronefs de la douane a permis d'observer 203 pollutions marines (sur un total national de 360 en métropole mais aussi outre-mer et tous produits confondus) contre 227 l'année dernière. Ces observations ont donné lieu à la rédaction de 8 procès-verbaux lorsque les navires à l'origine de rejets illicites ont pu être identifiés.

L'action répressive de la France a contribué à réduire significativement les rejets illicites, effectués de jour, dans les eaux françaises. Pour autant, aucun accroissement sensible des rejets illicites nocturne n'a été constaté.

L'expert «pollution maritime» de la douane a été systématiquement requis par les juridictions spécialisées en première instance. Fondée sur l'examen des photographies et relevés d'observations par radar qui lui sont soumis par l'autorité judiciaire, son expertise est un élément à charge significatif lors des audiences, voire préalablement aux poursuites (11 expertises ont été demandées dont 8 positives). Trois condamnations ont été in fine prononcées, assorties de plus d'1,3 M€ d'amendes.

L'expert a par ailleurs poursuivi son travail d'information et de sensibilisation de divers acteurs nationaux et internationaux de la lutte contre les rejets illicites en mer de produits polluants. Au niveau international, la douane a participé, comme en 2007, à une opération conjointe européenne Super CEPSCO, dans le cadre de l'accord de Bonn relatif à la coopération des États de la Mer du Nord, qui en 2008 s'est déroulée au Danemark. Huit pays membres de cet accord ont, par ailleurs, organisé une opération conjointe de lutte contre les rejets illicites en liaison avec l'Union Européenne.

### **La sécurité maritime**

●●● Les services garde-cotes douaniers ont des compétences limitées en matière de sécurité maritime. Néanmoins, les moyens navals et aériens ont consacré 408 heures à des opérations de recherche et de sauvetage et les moyens navals ont secouru ou assisté 141 personnes durant l'année 2008. Les unités de surveillance maritime de la douane participent, en outre, chaque été, aux campagnes de sécurité des loisirs nautiques : 1592 contrôles ont été effectués à ce titre en 2008 et 263 infractions constatées.

DGDDI-Bureau D3 / Bilan LCF 106