



FICHE POUR LES OPÉRATEURS

Fiche n°1 : Procédure de secours SI Brexit (sens entrée) Formalités sûreté-sécurité, dédouanement et transit

Cette fiche vise à préciser la procédure de secours à suivre dans le sens entrée (formalités sûreté-sécurité, import et transit), en cas de défaillance du SI Brexit.

Étape 1 – Le déclenchement de la procédure de secours

L'information du déclenchement de la procédure de secours SI Brexit est diffusée aux opérateurs via la météo des téléservices.

Étape 2 – L'appairage et la traversée

Côté Royaume-Uni, l'appairage ne peut pas être enregistré dans le SI Brexit du fait de son dysfonctionnement. Les partenaires (compagnies maritimes, ports et Eurotunnel) ont la charge d'identifier les camions par un système d'autocollants :

- un autocollant vert pour les camions vides ou transportant du fret postal, qui peuvent emprunter la file verte « sortie autorisée » au débarquement.
- un autocollant orange pour les camions qui, par défaut, sont dirigés vers le parking douane ;
- un autocollant orange, avec une inscription SPS¹, pour les camions transportant des marchandises SPS, qui sont dirigés vers le parking SIVEP au débarquement ;

Une fois sur les parkings, la procédure de dédouanement peut se poursuivre. Les chauffeurs doivent vous contacter pour connaître l'état des procédures en cours. Vous devez informer les chauffeurs lorsqu'ils sont autorisés à quitter le parking.

Étape 3 – Les formalités sûreté-sécurité

Du fait du dysfonctionnement du SI Brexit, le système n'a aucune connaissance des ENS qui ont été déposées dans l'Automate de sûreté au moment de l'appairage du camion jusqu'au débarquement de celui-ci.

En cas de hit et de contrôles prescrits sur une ENS par la cellule de levée de doute du Havre, celle-ci communiquera aux services douaniers compétents l'identité du moyen de transport (plaque d'immatriculation) à contrôler.

Les agents des douanes devront identifier le camion et informer le chauffeur. En cas de demande de contrôle ICS et avant tout déclenchement du processus d'importation (dédouanement ou transit), le chauffeur sera informé par les agents des douanes.

Étape 4 – La validation des déclarations dans Delta G et Delta T

¹ sanitaire ou phytosanitaire

Du fait du dysfonctionnement du SI Brexit, vous ne disposez pas de l'information d'embarquement des marchandises et ne savez donc pas que vous pouvez valider sa déclaration en douane anticipée. Ainsi, le chauffeur ou l'entreprise transportant les marchandises (camion) devront donc vous informer du débarquement des marchandises, afin que vous puissiez valider la déclaration anticipée dans Delta G ou Delta T.

Étape 5 – La mainlevée des marchandises après le débarquement pour les déclarations Delta G

Après validation des déclarations en douane anticipées dans Delta G, vous pouvez disposer de ses marchandises, conformément au cas de fonctionnement normal de Delta G :

- soit après un BAE système, lorsque celui-ci est accordé automatiquement par Delta G. Le chauffeur peut quitter le parking indépendamment des horaires d'ouverture du bureau de douane.
- soit après une action de l'agent des douanes dans la veille écran Delta G délivrant le BAE, pendant les heures d'ouverture du bureau de douane.

Vous avez la charge d'informer le chauffeur de la délivrance du BAE.

Étape 6 – La notification manuelle dans Delta T de l'avis de passage pour les déclarations de transit commun – après débarquement

Du fait du dysfonctionnement du SI BREXIT, la notification de débarquement n'est pas transmise par le SI BREXIT à Delta T. L'avis de passage transit n'est donc pas notifié automatiquement. Les services douaniers notifient manuellement, dans Delta T, le passage.

Étape 7 – La mainlevée des marchandises après le débarquement pour les déclarations de transit de l'Union

Deux situations sont à distinguer :

Cas 1 : Dans le cas d'une déclaration de transit anticipée de l'Union déposée en DTI, le déclarant valide sa déclaration dans Delta T.

Après validation des déclarations en douane anticipées dans Delta T, vous pouvez disposer de vos marchandises, conformément au cas de fonctionnement normal de Delta T :

- soit après un BAE système, lorsque celui-ci est accordé automatiquement par Delta T. Le chauffeur peut quitter le parking indépendamment des horaires d'ouverture du bureau de douane ;
- soit après une action de l'agent des douanes dans la veille écran Delta T délivrant le BAE ;

Vous avez la charge d'informer le chauffeur de la délivrance du BAE.

Cas 2 : Dans le cas d'une déclaration de transit de l'Union déposées en EDI, jusqu'à 72h avant le départ des marchandises.

Vous devez prendre contact avec le bureau en indiquant le numéro du MRN concerné.

Si le transporteur dispose d'une déclaration de l'Union validée mais n'obtient pas le BAE automatiquement, il présente son document d'accompagnement transit provisoire au bureau de

douane pendant les heures d'ouverture du bureau. Les services douaniers lèvent manuellement le profil BREXIT dans Delta T sur la base des informations que vous lui aurez communiquées.

Vous avez la charge d'informer le chauffeur de la délivrance du BAE obtenu après une action de l'agent des douanes.

Étape 8 – Fin de la procédure de secours SI Brexit

Vous êtes informés de la fin de la procédure de secours via la météo informatique.

FICHE POUR LES OPERATEURS

**Fiche n°2 : Procédure de secours en transit commun dans le cadre du SI
Brexit (sens entrée)**

Défaillance NCTS avant dépôt de la déclaration de transit commun

Cette fiche vise à préciser le fonctionnement de la procédure de secours dans le cadre de la frontière intelligente (SI Brexit), lorsque la téléprocédure de transit du Royaume-Uni (NCTS GB) est défaillante et ne permet pas le dépôt de la déclaration de transit commun par l'opérateur côté Royaume-Uni (GB).

Étape 1 – Le déclenchement de la procédure de secours au bureau de départ

Du fait du dysfonctionnement du NCTS GB, le dépôt informatisé de la déclaration de transit commun par l'opérateur côté Royaume-Uni n'est pas possible. Les autorités GB déclenchent la procédure de secours papier dès le bureau de départ.

L'opérateur utilise alors l'un des trois documents suivants au format papier :

- un document administratif unique (DAU-T), ou
- un DAU imprimé sur un papier ordinaire par le système informatique de l'opérateur, ou
- un document d'accompagnement transit (DocAcc), spécifique à la procédure de secours, complété si nécessaire par la liste d'articles ou la liste de chargement.

La déclaration est enregistrée par les douanes GB à l'aide d'un système de numérotation différent de celui du système informatique. Aucun code barres et numéro de référence du mouvement (MRN) n'apparaît sur la déclaration. Les autorités GB annotent la déclaration papier (DAU-T ou DocAcc) avec la mention « procédure de secours » (dimension 26 x 59 mm, encre rouge).

EN: **NCTS FALLBACK PROCEDURE**
NO DATA AVAILABLE IN THE SYSTEM
INITIATED ON _____
(Date/hour)

Étape 2 – L'appairage et l'aiguillage pendant la traversée

Du fait du dysfonctionnement du NCTS GB, il n'y a pas de document valable disponible pour l'appairage (car aucun numéro MRN ni code-barres ne peuvent être scannés).

L'unité de transport sera, dans le SI Brexit, assimilée à un camion plein sans déclaration en douane associée.

Le SI BREXIT communique un aiguillage orange – zone douane.

Étape 3 – Après le débarquement

Au moment du débarquement côté France, les camions sont orientés vers le parking orange- zone douane. Dans cette situation, le chauffeur présente son document transit au service des douanes.

Le bureau de douane de passage:

- vérifie le cachet de la procédure de secours sur le DAU ou le DocAcc;
- conserve l'avis de passage (TC10) ou le document équivalent (photocopie de l'exemplaire n° 4 du DAU ou d'un deuxième exemplaire du DocAcc) présenté par le chauffeur.

Si le transport s'effectue en empruntant un bureau de douane de passage autre que celui déclaré, le bureau de douane de passage effectif informe le bureau de douane de départ.

Dans ce cas, la procédure de secours s'étend sur l'intégralité du mouvement. Il n'y a pas réintégration a posteriori de la procédure de secours papier dans le système NCTS.



FICHE POUR LES OPERATEURS

**Fiche n°3 : Procédure de secours en transit commun dans le cadre du SI
Brexit (sens entrée)**

Défaillance de Delta T après dépôt de la déclaration de transit commun

Cette fiche vise à préciser le fonctionnement de la procédure de secours dans le cadre de la frontière intelligente (SI Brexit), lorsque la défaillance de la téléprocédure de transit Delta T intervient après le dépôt de la déclaration de transit commun par l'opérateur côté Royaume-Uni (dans NCTS GB).

Les partenaires, compagnies de Ferry et Eurotunnel, seront informés des dysfonctionnements du service en ligne DELTA T via l'envoi automatique d'un courriel lors de la diffusion de la météo informatique par les équipes du CID.

Étape 1 – L'appairage

Au Royaume-Uni, l'appairage est réalisé sur la base du document d'accompagnement transit commun dont dispose le chauffeur.

Étape 2 – L'aiguillage pendant la traversée

En l'absence d'information fournie par Delta T au SI Brexit, le camion est aiguillé dans le SI Brexit en file orange – zone douane, durant la traversée (hors SPS).

Les unités de transport transportant des marchandises SPS sont aiguillées en file orange – SIVEP.1

Étape 23 – Le débarquement

En transit commun, du fait du dysfonctionnement de Delta T, SI BREXIT ne notifie pas automatiquement l'avis de passage.

Afin de garantir un passage fluide de la frontière, l'aménagement suivant est retenu : l'ensemble des notifications de passage frontière sont réintégrées automatiquement par la douane *a posteriori* sur la base des informations communiquées à l'appairage côté Royaume-Uni. Un passage physique au bureau n'est pas exigé.

Au moment du débarquement côté France :

- les camions circulant uniquement sous transit commun ou sous plusieurs régimes douaniers sont orientés en file orange douane ;
- les camions circulant avec des marchandises SPS sont orientés en file orange SIVEP.

¹ Au préalable, le bureau de douane aura informé le SIVEP du déclenchement de la procédure de secours DELTA T.

Une fois sur le parking, un tri sera opéré par les agents de douane. Les unités de transport qui circuleraient sous transit commun² uniquement seront invitées à quitter immédiatement l'infrastructure.

² Les docAcc de transit commun sont reconnaissables facilement via le code pays visible dans le numéro MRN relatif à la déclaration. Par exemple un MRN sous format 19GB805055065000 correspond à un mouvement de transit ayant débuté au Royaume-Uni. Les mouvements de transit ayant débuté en Irlande (code IE) sont aussi concernés



FICHE POUR LES OPERATEURS

**Fiche n°4 : Procédure de secours en transit dans le cadre du SI Brexit
(sens entrée)**

**Défaillance de Delta T après le dépôt anticipé de la déclaration de transit
de l'Union**

Cette fiche vise à préciser le fonctionnement de la procédure de secours dans le cadre de la frontière intelligente (SI Brexit), lorsque la défaillance de la téléprocédure Delta T intervient après le dépôt anticipé de la déclaration de transit de l'Union par l'opérateur.

Dans le cas d'une défaillance de Delta T avant le dépôt de la déclaration de transit de l'Union, l'opérateur est invité à opter pour une autre formalité (transit commun/ déclaration d'importation/ régime TIR).

Les partenaires, compagnies de Ferry et Eurotunnel, seront informés des dysfonctionnements du service en ligne DELTA T via l'envoi automatique d'un courriel lors de la diffusion de la météo informatique par les équipes du CID.

Étape 1 – L'appairage et la traversée

Au Royaume-Uni, l'appairage est réalisé sur la base du document d'accompagnement provisoire transit dont dispose le chauffeur.

En l'absence d'information fournie par Delta T au SI Brexit, le camion est aiguillé dans le SI Brexit en file orange – zone douane, durant la traversée.

Les unités de transport transportant des marchandises SPS sont aiguillées en file orange – SIVEP.

Étape 2 – Le débarquement

Au moment du débarquement en France, les camions sont orientés vers le parking orange- zone douane. Dans cette situation, l'opérateur peut entamer la procédure de secours papier auprès du bureau de départ.¹

Les opérateurs sont autorisés, dans le cadre du Brexit, à utiliser leur document d'accompagnement provisoire papier comme document de leur procédure de secours, complété s'il y a lieu par une liste d'articles ou une liste de chargement.

¹ La procédure de secours en transit sera amenée à changer avec la mise en oeuvre de NCTS phase 5, le nouveau coeur applicatif européen des systèmes de gestion informatique des déclarations de transit. A compter de la mise en oeuvre de NCTS phase 5 en France, la nouvelle procédure de secours à appliquer sera celle dite du « Plan de continuité des opérations pour le transit de l'Union ». Le détail de cette nouvelle procédure de secours peut être consulté à l'annexe 72-04 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 du 24 novembre 2015.

Dans l'attente de la mise en oeuvre du « Plan de continuité », les dispositions de la DA n° 6686 du 2 octobre 2006, en particulier la fiche 51 et suivantes, restent applicables.

Les opérateurs sont toutefois autorisés, dans le cadre du Brexit, à utiliser leur document d'accompagnement provisoire papier comme document de leur procédure de secours, complété s'il y a lieu par une liste d'articles ou une liste de chargement.

Remplissage du DocAcc provisoire :

Toutes les cases devant figurer sur le DocAcc doivent être servies. Devront également y être portées :

- en case 52, les références de la garantie (sous la forme du code ad hoc et numéro du TC31, TC32 ou TC 33).

Le certificat de garantie doit être présenté au bureau de départ. Le titulaire du régime doit être en mesure de présenter les originaux des documents de garantie sur demande du bureau.

- dans la mesure du possible, en case 50, la signature du titulaire du régime.

En signant la déclaration de transit, le titulaire du régime assume la responsabilité de l'exactitude des informations présentées, de l'authenticité des documents joints et du respect de toutes les obligations liées au placement des marchandises sous le régime de transit.

- le code du bureau auquel les documents doivent être renvoyés par le bureau de destination

- en haut à droite dans la case A, **indication du recours à la procédure de secours** . Le service des douanes appose le cachet suivant (dimensions : 26 x 59 mm, **encre rouge**) :

PROCÉDURE DE SECOURS Delta T

*AUCUNE DONNÉE DISPONIBLE DANS LE
SYSTÈME*

*ENGAGÉE LE _____
(Date/heure)*

Le système d'enregistrement des déclarations utilisé dans le cadre de la procédure de secours doit être différent de celui du système Delta T et le code-barres et numéro de référence du mouvement (MRN) ne doivent pas être utilisés. Il convient donc d'ajouter une mention à l'encre rouge « **System off – do not take into account both the MRN and the bar code** » et de **donner à la déclaration une nouvelle numérotation différente de celle du système informatique (dit numéro d'enregistrement)**, selon la structure suivante:

« FR/ Quantième de l'année (19 pour 2019) /code du bureau/ série du bureau »

Le bureau procède à l'enregistrement de l'opération sur un registre ad hoc.

La copie du DocAcc provisoire aménagé doit être établie en 3 exemplaires : 1 exemplaire gardé par le bureau de départ, 2 exemplaires accompagnant la marchandise dont 1 destiné à être renvoyé par le bureau de destination au bureau de départ pour permettre l'apurement de l'opération.

Un exemplaire supplémentaire peut être établi à la demande du titulaire du régime.

Étape 3 – Invalidation de la déclaration initiale dans Delta T

La déclaration, qui n'a pas obtenu son BAE dans Delta T, doit être invalidée dès lors que la procédure papier est utilisée au bureau de départ. Il revient au titulaire du régime de demander l'invalidation de sa déclaration.



FICHE POUR LES OPERATEURS

Fiche n°5 : Procédure de secours TIR dans le cadre du SI BREXIT (sens entrée)

Défaillance de Delta T

Cette fiche vise à préciser le fonctionnement de la procédure de secours TIR dans le cadre de la frontière intelligente (SI Brexit), en cas de défaillance de la téléprocédure Delta T.

Étape 1 – L'appairage et la traversée

Avant de quitter le territoire douanier du Royaume-Uni, la marchandise, ainsi que le carnet TIR, sont présentés au dernier bureau de douane britannique.

Lors de l'appairage, le chauffeur indique qu'il circule sous régime TIR.

Le camion est aiguillé dans le SI Brexit en file orange – zone douane, durant la traversée.

Étape 2 – Le débarquement

Au moment du débarquement en France, les camions sont orientés vers le parking orange- zone douane. Dans cette situation, l'opérateur peut entamer la procédure de secours papier auprès du bureau de départ.

Étape 3 – Formalités à réaliser au bureau

Étape 1 : Prise en charge du carnet TIR papier

Si le système Delta T est indisponible au départ, l'opération TIR est basée sur le seul carnet TIR ¹: le service des douanes appose le cachet « procédure de secours » sur la souche n°1 et dans la case « Pour usage officiel » du volet n° 2 du carnet TIR ;

Étape 2 : Invalidation de la déclaration typée TIR dans Delta T

Si une déclaration typée TIR a été préalablement validée (sans avoir obtenu le BAE) dans Delta T et que le mouvement ne peut se terminer dans cet environnement pour une raison technique, elle doit être invalidée dès lors que la procédure de secours au départ est lancée (utilisation du carnet TIR seul).

¹ En droit commun, le principe est que pour la partie Union européenne du trajet TIR, une déclaration numérique doit doubler le carnet papier. L'opérateur doit donc anticiper le dépôt d'une déclaration- TIR Delta T, au départ du bureau d'entrée.

DIRECTION GENERALE DES DOUANES ET DROITS INDIRECTS

FICHE POUR LES OPÉRATEURS

Fiche 6 : Procédure de secours Delta G dans le cadre du SI Brexit (sens entrée)

Défaillance de DELTA G avant le dépôt de la déclaration en douane anticipée

En cas de défaillance de Delta G, la fiche 2 de la procédure de secours Delta G s'applique. Toutefois, des adaptations de la procédure de secours doivent être mises en œuvre par les opérateurs et les services du fait de la liaison entre Delta G et le SI Brexit dans le cadre de la frontière intelligente. La présente fiche vise à préciser ces adaptations, lorsque la défaillance de Delta G intervient avant le dépôt de la déclaration en douane anticipée. Ces précisions sont détaillées selon les étapes du dédouanement dans le cadre de la frontière intelligente.

Les partenaires, compagnies de Ferry et Eurotunnel, seront informés des dysfonctionnements du service en ligne DELTA G par les services douaniers.

Étape 1 – Le dépôt de la déclaration en douane anticipée

La déclaration en douane anticipée doit être réalisée en format papier. Tous les chauffeurs des unités de transport empruntant la frontière intelligente doivent disposer d'une déclaration en douane papier (ou d'une copie électronique). La déclaration doit être envoyée de manière dématérialisée au bureau de dédouanement (hors DCN) ou de déclaration (en DCN).

Si vous êtes un opérateur économique agréé et que vous décidez d'utiliser la simplification d'inscription dans leurs écritures en cas de procédure de secours, vous devrez également éditer une déclaration papier et la remettre au chauffeur de l'unité de transport.

Dans la déclaration papier, vous devez renseigner en case 18, a minima, l'immatriculation arrière de l'unité de transport. La mention de l'immatriculation **avant et arrière** de l'unité de transport est, toutefois, fortement préconisée. En cas de contrôle de la déclaration en douane et de la marchandise, l'agent des douanes des bureaux reliés au SI Brexit où la marchandise est présentée physiquement doit pouvoir identifier l'unité de transport concernée.

Par ailleurs, il convient de distinguer les déclarations portant sur des marchandises sensibles de celles portant sur des marchandises non sensibles. Pour ce faire, vous devez indiquer en case 31 de la déclaration s'il s'agit de marchandises sensibles ou de marchandises non sensibles. L'annexe 1 présente la liste des codes documents présents en case 44 de la déclaration en douane et qui permettent d'identifier qu'il s'agit de marchandises sensibles.

Étape 2 – L'appairage et l'aiguillage

Côté Royaume-Uni, l'appairage de l'unité de transport est réalisé sans rattachement de la déclaration en douane anticipée. En effet, du fait du dépôt de déclarations papier, aucun code-barres ne peut être scanné au moment de l'appairage. L'unité de transport est donc enregistrée dans le SI Brexit comme

une unité de transport sans déclaration et est par défaut aiguillée en orange – zone douane, durant la traversée.

Remarque : Si l'unité de transport transporte des marchandises SPS, et que cette information est indiquée lors de l'appairage, l'unité de transport est enregistrée dans le SI Brexit comme une unité de transport transportant des marchandises SPS. Elle est donc aiguillée en file orange – SIVEP par défaut.

Étape 3 – Le traitement des déclarations au débarquement

Au moment du débarquement côté France, toutes les unités de transport, comportant des déclarations en douane papier, sont orientés vers le parking orange :

- s'il s'agit de marchandises SPS, vers la zone SIVEP;
- s'il s'agit de marchandises non SPS, vers la zone douane.

Sur le parking, les agents de liaison du port ou de la compagnie maritime doivent vérifier que ces unités de transport disposent de déclarations en douane papier afférentes au chargement et les inviter à se rapprocher de leur déclarant afin de connaître l'état de la déclaration, s'ils ne disposent pas de cette information. Pour les unités de transport ne disposant pas d'une déclaration en douane papier, ni d'aucun autre document douanier, les agents de liaison du port ou de la compagnie maritime doivent les inviter à se rapprocher d'un déclarant.

Le traitement des déclarations sera différent selon qu'il s'agisse de marchandises sensibles ou non :

- Marchandises sensibles : Vous pouvez disposer des marchandises sensibles uniquement après avoir obtenu la mainlevée des marchandises de manière explicite de la part des agents des douanes.

Dans le cas des marchandises sensibles dont le contrôle est dématérialisé dans le guichet unique national du dédouanement (GUN), vous devez communiquer la déclaration en douane au bureau de présentation de la marchandise, soit directement par mail, soit au format papier par l'intermédiaire du chauffeur transportant la marchandise. Les agents des douanes effectuent ensuite les contrôles de conformité. Le DOP est imputé dans DELTA G lors du rétablissement de la liaison GUN.

Dans le cas des marchandises sensibles dont le contrôle n'est pas dématérialisé, vous devez communiquer la déclaration en douane, accompagnée du document d'ordre public (DOP) et de sa fiche d'imputation, au bureau de douane de présentation de la marchandise, soit directement par mail, soit au format papier par l'intermédiaire du chauffeur transportant la marchandise. Les agents des douanes effectuent ensuite les contrôles de conformité et imputent, le cas échéant, le DOP à la main.

Une fois ces contrôles effectués, les agents des douanes doivent apposer un cachet ND sur la déclaration en douane papier afin de matérialiser la mainlevée. Une fois la mainlevée accordée, les unités de transport peuvent emprunter la sortie du parking. L'information de mainlevée est transmise aux chauffeurs par votre intermédiaire.

- Marchandises non sensibles : la mainlevée est immédiate et tacite. Le chauffeur transportant des marchandises non sensibles peut emprunter la sortie du parking douane. L'information de BAE tacite est transmise aux chauffeurs par votre intermédiaire.

Remarque :A l'import, dans le cas où vous n'avez pas établi de déclaration papier, à l'arrivée en France, votre unité de transport sera traitée comme un "sans formalités" avec le risque que sa marchandise soit immobilisée inutilement sur le parking douane.

Étape 4 – La réintégration des déclarations

Toutes les déclarations déposées lors de la procédure de secours (déclarations normales et déclarations simplifiées) doivent être réintégrées conformément à la procédure décrite dans la fiche 2 de la procédure de secours DELTA G.

Annexe à la fiche 6
Codes document en case 44 la déclaration en douane d'importation

Les codes documents suivants, inscrits en case 44 de la déclaration en douane d'importation, indiquent que les marchandises dédouanées sont des marchandises sensibles.

Codes documents	Réglementation correspondante
A014	Contingent tarifaire GATT
A015	
A023	Contingents tarifaires – Certificat d'authenticité
A119	Suspensions aéronautiques
C047	Pêche - Certificats de capture et Documents statistiques
C048	Germe ou de graines destinées à la production de germes
C055	Biberons- Bisphénol A
C056	Pièges à mâchoires – fourrures
C060	Ustensiles de cuisine
C064	Biens susceptibles d'infliger la torture ou la peine capitale
C638	CITES
C639	CITES
C640	Sanitaire - DVCE (animaux vivants)
C641	Pêche - Certificats de capture et Documents statistiques
C644	Certificat d'inspection pour les produits biologiques
C645	Suspensions pour utilisation militaire
C670	Déchets (procédure de notification)
C672	Déchets (information)
C673	Pêche - Certificats de capture et Documents statistiques
C678	Sanitaire - DCE (produits d'origine non animale destinés à l'alimentation animale)
C679	Produits dérivés du phoque
C683	Produits dérivés du phoque

C690	FLEGT
I004	Surveillance préalable à l'importation - Produits sidérurgiques
L001	PAC
L079	Restrictions à l'importation - Produits textiles
L100	Substances appauvrissant la couche d'ozone
N853	Sanitaire - DVCE (produits d'origine animale)
N864	Origine – EUR 2
N865	FORM A
N954	Origine - EUR 1
U004	Certificat d'origine pour les produits soumis à des régimes particuliers d'importation non préférentiels
U045	EUR-MED
U048	Déclaration d'origine EUR-MED)
U164 à U171	Attestation d'origine préférentielle
846A	SIV immatriculation des véhicules
846B	SIV immatriculation des véhicules
2011	Sanitaire - LPP / DSCE PP (végétaux, produits végétaux)
2022	Champignons
2024	Certificats fruits et légumes
2028	Micro-organismes et toxines hautement pathogènes
2036	Matières fertilisantes, supports de culture et adjuvants
2041	Médicaments à usage humain ou vétérinaire
2042	Médicaments à usage humain ou vétérinaire
2043	Stupéfiants ou psychotropes
2044	Radionucléides
2046	PPP (produits phytopharmaceutiques)
2062	Médicaments à usage vétérinaire
2063	Médicaments à usage humain

2401	Matériels de guerre, armes « civiles » et produits CIAC
2403	Explosifs
2404	Armes à feu historiques, de collection et leurs reproductions Armes neutralisées
2413	GNIS (semences et plants)
2858	Médicaments à usage humain ou vétérinaire

DIRECTION GENERALE DES DOUANES ET DROITS INDIRECTS

FICHE POUR LES OPÉRATEURS

Fiche 7 : Procédure de secours Delta G dans le cadre du SI Brexit (sens entrée)

Défaillance de DELTA G après le dépôt de la déclaration en douane anticipée

En cas de défaillance de Delta G, la fiche 2 de la procédure de secours Delta G s'applique. Toutefois, des adaptations de la procédure de secours doivent être mises en œuvre par les opérateurs et les services du fait de la liaison entre Delta G et le SI Brexit dans le cadre de la frontière intelligente. La présente fiche vise à préciser ces adaptations, lorsque la défaillance de Delta G intervient après le dépôt de la déclaration en douane anticipée. Ces précisions sont détaillées selon les étapes du dédouanement dans le cadre de la frontière intelligente.

Les partenaires, compagnies de Ferry et Eurotunnel, seront informés des dysfonctionnements du service en ligne DELTA G par les services douaniers.

Étape 1 – L'appairage et l'aiguillage

Côté Royaume-Uni, l'appairage est réalisé entre les unités de transport et les déclarations en douane déposées dans Delta G et enregistrées dans le SI Brexit.

1/ Panne avant ou au moment de l'appairage

Si Delta G tombe en panne avant ou pendant la phase d'appairage et ne peut donc pas faire de retour à SI Brexit quant à l'existence de la déclaration en douane appairée avec l'unité de transport, les unités de transport seront aiguillées au débarquement en file orange – zone douane.

2/ Panne pendant la traversée

Tant que la défaillance de Delta G n'est pas intervenue, l'aiguillage des unités de transport par le SI Brexit est réalisé en fonction des retours de Delta G sur le statut de la déclaration en douane.

Si Delta G tombe en panne pendant la traversée, le SI Brexit dispose du statut à jour des déclarations en douane uniquement pour celles pour lesquelles Delta G a pu faire un retour.

Étape 2 – Le traitement des déclarations au débarquement

Au débarquement, les unités de transport concernées par la procédure de secours Delta G seront orientés vers le parking orange-douane ou vers la zone SIVEP, pour ceux appairés comme transportant des marchandises SPS. Sur le parking, les agents de liaison du port ou de la compagnie maritime doivent vérifier que les chauffeurs des unités de transport disposent du code-barres généré lors du dépôt de la déclaration anticipé dans DELTA G et les inviter à se rapprocher de leur déclarant afin de connaître l'état de la déclaration, s'ils ne disposent pas de cette information par les moyens mis à disposition.

a) Les déclarations en douane qui n'ont pas pu être validées avant la défaillance de Delta G

Vous devez d'abord vérifier dans Aubette le statut de ces déclarations. Plusieurs cas sont possibles :

- Si vous n'avez pas validé la déclaration, vous devez déposer une déclaration papier auprès du bureau de douane de présentation des marchandises. Cela peut se faire de manière dématérialisée par échanges de courriels.

Si vous êtes un opérateur économique agréé et que vous décidez d'utiliser la simplification d'inscription dans leurs écritures en cas de procédure de secours, vous devrez également éditer une déclaration en douane et l'adresser au bureau par courriel.

- Si la déclaration est au statut validé et a obtenu le BAE, mais l'information n'a pu être remontée au SI Brexit, l'unité de transport peut emprunter la sortie du parking douane sans autre formalité. Dans ce cas, vous transmettez l'information de sortie autorisée au chauffeur de l'unité de transport.
- Si la déclaration en douane a été validée mais n'a pas obtenu le BAE, cette situation est gérée par le cas b) développé ci-dessous.

b) Les déclarations qui ont pu être validées et ont obtenu le BAE avant la défaillance de Delta G

Si la déclaration est au statut validé et a obtenu le BAE, mais l'information n'a pu être remontée au SI Brexit, l'unité de transport peut emprunter la sortie du parking douane sans autre formalité. Dans ce cas, vous transmettez l'information de sortie autorisée au chauffeur de l'unité de transport.

c) Les déclarations en douane, qui, avant la défaillance de Delta G, ont pu être validées mais n'ont pas pu obtenir le BAE

- Pour les déclarations bloquées en raison d'un problème de crédits, vous devez prendre attache auprès de la recette compétente puis prendre contact avec le bureau de douane pour que ce dernier libère la marchandise.

- Pour les autres cas, vous devez vous rapprocher du bureau de douane compétent.

Dans le cas des marchandises sensibles dont le contrôle est dématérialisé dans le guichet unique national du dédouanement (GUN), les agents des douanes effectuent les contrôles de conformité. Le DOP est imputé dans DELTA G lors du rétablissement de la liaison GUN.

Dans le cas des marchandises sensibles dont le contrôle n'est pas dématérialisé, vous devez communiquer au bureau de douane de présentation de la marchandise, le document d'ordre public (DOP) et sa fiche d'imputation directement par courriel au bureau. Les agents des douanes effectuent ensuite le contrôle de conformité et imputent, le cas échéant, le DOP à la main.

Après le contrôle, lorsque la mainlevée est octroyée par les agents des douanes, l'unité de transport peut emprunter la sortie du parking douane. Vous devez transmettre l'information de sortie autorisée au chauffeur de l'unité de transport.

Étape 3 – La réintégration des déclarations

La réintégration des déclarations ne concerne que les cas pour lesquels il n'y aura pas eu de validation.

Les déclarations concernées sont réintégréées conformément à la procédure décrite dans la fiche 2 de la procédure de secours DELTA G.

DIRECTION GENERALE DES DOUANES ET DROITS INDIRECTS

FICHE POUR LES OPERATEURS

Fiche 8 : Procédure de secours à l'exportation dans le cadre du Brexit Delta G + ECS + SI Brexit + Delta T

Cette fiche précise la procédure de secours à suivre à la sortie de l'Union européenne en cas de défaillance des systèmes d'information Delta G, ECS, Delta T ou SI Brexit dans le cadre de la frontière intelligente.

1 – Défaillance du service en ligne Delta G au moment de la réalisation des formalités déclaratives (bureau d'exportation)

En cas de défaillance de Delta G au moment du dépôt de la déclaration d'exportation au bureau d'exportation, la fiche 3 de la procédure de secours Delta G s'applique.

Ainsi, l'étape 3 de la fiche 3 précise que l'exemplaire n°3 de la déclaration (DAU E/S) doit accompagner les marchandises jusqu'au bureau de sortie pour visa et fera alors office de justificatif fiscal.

Toutefois, cette procédure peut être adaptée lorsque la configuration des sites connectés à la frontière intelligente ne permet pas de faire stationner des camions dans le sens « sortie » pour faire viser l'exemplaire n°3 de la déclaration (DAU E/S). Dans ce cas de figure, les services douaniers locaux informeront les opérateurs qu'ils devront recourir à la procédure des preuves alternatives pour obtenir la certification de sortie a posteriori.

2 – Défaillance du système ECS au moment de la réalisation des formalités de sortie (bureau de sortie)

L'information de l'indisponibilité du Système ECS est diffusée par le Service Assistance aux Utilisateurs (SAU) du Centre Informatique Douanier (CID), via la météo des téléservices.

En cas de défaillance du système ECS, la fiche relative à la procédure de secours à l'exportation – Système ECS ne s'applique pas.

Une procédure de secours ad hoc est mise en place du fait de la liaison entre ECS et le SI Brexit dans le cadre de la frontière intelligente.

Cette procédure ad hoc s'applique lorsque la défaillance d'ECS intervient avant l'appairage ou entre l'appairage et l'embarquement.

- Défaillance du Système ECS avant l'appairage

Dans cette hypothèse, l'enregistrement de l'appairage n'est pas possible car ECS ne répond pas au SI Brexit, lorsque ce dernier l'interroge pour vérifier le statut du numéro MRN.

En raison de l'indisponibilité du Système ECS, le SI Brexit n'est donc pas en mesure de traiter les informations du document douanier présenté lors de l'appairage (numero MRN) ni de les transmettre au Système ECS.

De ce fait, la notification d'arrivée n'est pas générée dans le système ECS.

- Défaillance du Système ECS entre l'appairage et l'embarquement

Dans cette hypothèse, le SI Brexit ne peut pas envoyer à ECS le message de notification d'embarquement.

Dans le système ECS, ni l'annonce de sortie, ni la constatation de sortie effective, ne sont générées.

Dans les deux situations, les données liées à l'appairage et à la notification d'embarquement sont enregistrées dans le SI Brexit qui les renvoie à ECS dès la reprise du service.

Il n'y a donc aucune action à réaliser côté opérateur.

3 – Défaillance du SI Brexit au moment de la réalisation des formalités de sortie (bureau de sortie)

Le dysfonctionnement du SI Brexit est observé par :

- le département informatique ou les agents d'un partenaire (compagnies maritimes et Eurotunnel),
- ou l'agent des douanes utilisant l'application de gestion des flux,
- ou le Centre Informatique Douanier.

Ce dysfonctionnement entraîne le déclenchement de fait de la procédure de secours du SI Brexit.

L'information du déclenchement de la procédure de secours SI Brexit est diffusée aux opérateurs par le SAU du CID via la météo des téléservices.

Les compagnies de transport transmettent au bureau de douane un fichier informatique contenant toutes les informations collectées lors de l'appairage pour la période de défaillance du SI Brexit.

Ce fichier permettra la réintégration des appairages réalisés et la génération des notifications d'arrivée et de sortie dans ECS, afin de générer la certification de sortie a posteriori.

Pour les MRN transit, aucune action est requise.

4 – Procédure de secours en transit dans le cadre du SI BREXIT (sens sortie) Défaillance de Delta T à l'export des marchandises vers le Royaume-Uni

Cette étape vise à préciser le fonctionnement de la procédure de secours dans le cadre de la frontière intelligente (SI Brexit), lorsque la défaillance de la téléprocédure Delta T intervient à l'export des marchandises en transit commun vers le Royaume-Uni ou en transit de l'Union vers l'Irlande via le Royaume-Uni.

Les partenaires, compagnies de Ferry et Eurotunnel, seront informés des dysfonctionnements du service en ligne DELTA T via l'envoi automatique d'un courriel lors de la diffusion de la météo informatique par les équipes du CID.

À la frontière, côté français, l'appairage est réalisé sur la base du document d'accompagnement dont dispose le chauffeur.

Si la procédure de secours a débuté dès le bureau de départ, le chauffeur n'aura pas de document valable pour l'appairage (aucun numéro MRN ni codes barres ne peuvent être scannés). Le chauffeur présentera son document papier spécifique à la procédure de secours, complété si nécessaire par la liste d'articles ou la liste de chargement.

Du fait du dysfonctionnement de Delta T, le SI BREXIT ne peut pas vérifier l'existence de la déclaration de transit.

Au moment du débarquement au Royaume-Uni, le chauffeur doit se présenter au premier bureau de douane britannique ouvert au transit, afin d'accomplir les formalités de passage conformément aux dispositions de la Convention de transit commun.



FICHE POUR LES OPERATEURS

Fiche n°9 : Procédure de secours ICS dans le cadre de la frontière intelligente

Cette fiche vise à préciser la procédure de secours à suivre dans le système ICS à la frontière intelligente en cas de panne, soit du côté douane, soit du côté opérateur.

La base communautaire et les principes nationaux

La procédure de secours ne s'applique qu'aux marchandises à décharger en France.

Le prestataire certifié est le seul correspondant de la douane.

En cas de panne du système douanier, le prestataire informe ses clients des indisponibilités de la douane au moment où elles se produisent mais également lors de la reprise du système et il informe ses clients des modalités de la procédure de secours.

En cas de panne des systèmes externes (prestataire ou clients), le prestataire en informe la douane via une demande d'assistance OLGA.

Si un prestataire constate une indisponibilité du système douanier alors qu'aucune alerte n'a été publiée, il la signale *via* une demande d'assistance OLGA.

Scénario 1 : Le système de l'opérateur ou du prestataire est en panne

Si le système de l'opérateur est en panne, il ne peut pas transmettre les informations au prestataire. Le prestataire doit donc faire une demande d'assistance OLGA afin de prévenir les services douaniers. Dans l'assistance OLGA il doit préciser le nom de son client.

Si le système du prestataire est en panne, il doit faire une demande d'assistance OLGA et préciser la liste complète de ses clients.

Si le système de l'opérateur fonctionne à nouveau, le prestataire peut déposer les ENS électroniques jusqu'au débarquement de ces camions à la frontière intelligente.

Si le système du prestataire fonctionne à nouveau, il peut déposer les ENS électroniques de l'ensemble de ces clients jusqu'au débarquement des camions à la frontière intelligente

Si la panne ne permet pas d'envoyer les ENS dans les délais réglementaires, le service des douanes devra s'assurer que le système n'est pas en panne avant de constater une absence d'ENS.

Cas particuliers des remorques non accompagnées : si la panne ne permet pas d'envoyer les ENS dans les délais réglementaires, les compagnies maritimes fournissent la liste de chargement des remorques concernées et la transmettent à la CLD du Havre.

Scénario 2 : Système douanier (AS) est en panne

La douane informe directement tous les prestataires via le CID (SAU) et les Etats membres *via* la Commission. Les prestataires informent leurs clients.

Le prestataire essaie de transmettre les ENS jusqu'à l'arrivée du moyen de transport au point d'entrée de l'UE (FR).

Si AS fonctionne à nouveau, les ENS sont transmises à l'Automate de sûreté (AS) et le processus reprend normalement.