

Montreuil, le 4 mars 2021

Note aux Opérateurs

Objet : **Nouveau système européen Import Control system (ICS2)**
Réf. : Réunion d'information ICS à l'attention des fédérations professionnelles du 27 novembre 2017

La présente note a pour objet de présenter le nouveau système européen Import Control System (ICS2) dans le cadre des mesures de sûreté-sécurité et la première version « release 1 » portant sur les envois express et les envois postaux transportés par la voie aérienne. Ce premier volet ne concerne, en France que deux opérateurs : l'opérateur postal et un expressiste ayant son hub sur le territoire national.

1 - Contexte général et objectifs d'ICS2

Le système ICS 1 a été mis en œuvre dans le cadre des mesures de sûreté- sécurité institués après les attentats terroristes de septembre 2001 aux États-Unis, pour assurer l'analyse de risque des marchandises en amont de leur arrivée sur le territoire douanier de l'Union, voire avant le chargement des conteneurs de longue distance, quel que soit le vecteur (aérien, maritime, ferroviaire et routier) sur la base d'une déclaration sommaire d'entrée électronique (ENS). Le système ICS1 est en vigueur depuis le 1er janvier 2011¹.

Le système européen ICS2 a vocation à remplacer l'actuel ICS1, au regard des impératifs de sécurité européenne et des dispositions du nouveau code des douanes de l'Union en vigueur depuis le 1er mai 2016.

1.1 Les principaux objectifs d'ICS2 sont de permettre aux autorités douanières de l'Union Européenne (UE) de :

- mieux identifier les envois à haut risque et d'intervenir au point le plus approprié dans la chaîne d'approvisionnement ,
- renforcer la protection des citoyens de l'UE et du marché intérieur contre les menaces en matière de la sécurité et la sûreté ,
- faciliter le passage transfrontalier de la majeure partie du commerce légitime,
- simplifier l'échange d'informations entre les opérateurs économiques et les autorités douanières de l'UE.

¹Circulaire ICS n° 7052 du 15 février 2015 (Décision administrative 15-010), publiée sous l'emprise du code des douanes communautaire toujours en vigueur, jusqu'au déploiement du programme ICS2.

Sous-direction du commerce international
Bureau politique du dédouanement
11, rue des Deux Communes
93558 MONTREUIL Cedex
Site Internet : www.douane.gouv.fr

Affaire suivie par : Maud Chasseriau
Tél. :
Courriel : maud.chasseriau@douane.finances.gouv.fr

Réf. : 2100031

1.2 Les principales modifications sont les suivantes :

- le dépôt d'un ensemble minimal de données (PLACI²) avant le chargement des envois sur un aéronef à des fins de sûreté aérienne – mise en place du “do not load” (ne pas charger);
- la levée des exemptions (postal et envois express de valeur négligeable) à l'exception des envois de correspondance³;
- des données supplémentaires (acheteur/vendeur) uniquement pour les vecteurs maritime et fluvial, routier et ferroviaire ;
- la mise en place du “multiple filing” pour les vecteurs maritime et aérien ;
- la mise en place d'une consultation (referral data) portant sur les données des déclarations sommaires d'entrée (ENS) après attribution du MRN (mouvement reference number) ;
- la possibilité d'invalider la déclaration sommaire d'entrée (ENS) ;
- Une meilleure identification pour le traitement des Opérateurs Economiques Agréés (OEA) (mise en oeuvre de la reconnaissance mutuelle, de la notification des contrôles avant l'arrivée des marchandises sur le territoire douanier de l'Union (TDU) notamment).

1.3 Le dépôt de l'ENS dans le cadre ICS2 :

L'obligation de déposer l'ENS, d'une manière générale, relève du transporteur à l'instar du fonctionnement d'ICS1. Celui -ci est le responsable du transport des marchandises vers le territoire douanier de l'Union. L'ENS pourra être déposée par l'importateur ou le destinataire des marchandises ou par toute personne capable de présenter les marchandises aux services douaniers. Dans la pratique, la grande majorité des ENS seront déposées par le transporteur et les autres personnes impliquées dans la chaîne logistique.

L'ENS pourra être déposée

- soit sous la forme d'une ENS complète par le transporteur,
- soit sous la forme de plusieurs morceaux d'ENS “multiple filing” déposés par les autres acteurs impliqués dans la chaîne logistique en maritime ou en aérien. L'agrégation de ces messages s'effectuera par le système européen douanier au moyen des documents de transport (lettre de transport aérien, connaissance maritime). Chaque acteur est responsable du message qu'il envoie.

En fonction du type de flux (envois express, envois postaux, fret aérien, fret maritime) et de transport (routier, ferroviaire), des jeux de données des ENS (partiels ou complets) ont été définis conformément à l'annexe B du règlement délégué (UE) 2021/234 de la Commission du 7 décembre modifiant le règlement délégué (UE) 2015/2446.

Les délais de dépôt des ENS varient en fonction des modes de transport et de la durée du transport selon les règles ICS1 reconduites dans le CDU.

1.4 Les dispositions nouvelles dans le cadre du transport aérien :

Dans le cas du transport aérien, deux analyses de risque d'ENS seront effectuées par les autorités douanières :

- la première avant le chargement des marchandises à bord d'un aéronef à des fins de sûreté aérienne, à l'appui d'une ENS PLACI (jeu minimal de données “7+1”), “recherche de la bombe” selon les règles de l'aviation civile. Cette ENS doit être déposée, dès que possible, avant le chargement des marchandises dans l'aéronef. Cela couvre toutes les marchandises, c'est-à-dire les envois express, les envois postaux et le fret cargo classique;
- la seconde avant l'arrivée des marchandises sur le territoire douanier de l'Union à l'appui d'une ENS (partielle ou complète) à des fins de sûreté- sécurité.

2 Preloading Advance Cargo Information (EN) – Renseignements préalables concernant le fret avant chargement (RPCF)

3 Les lettres, cartes postales, célogrammes et imprimés non soumis à des droits à l'importation ou à l'exportation (article 1, paragraphe 26 du règlement délégué (UE) 2015/2446)

2 - Principe un système central européen (base centrale)

En raison de l'importance stratégique et de l'envergure que représente ce projet européen ICS2, sa conception a été prise en charge par la Commission européenne (DG TAXUD), en collaboration avec les Etats membres (création d'une base centrale (CR) ⁴ et d'une interface partagée des opérateurs(STI)⁵), et a donné lieu à la présentation d'un projet découpé en trois versions (*release 1, 2 et 3*) décrites au point III ci-dessous.

Les opérateurs économiques accéderont au système central européen via un portail d'entrée unique (STI). Les modalités d'accès et la certification sont définies par la Commission européenne (DG TAXUD). Les communications entre les Etats et les opérateurs économiques se feront par le biais dudit système européen.

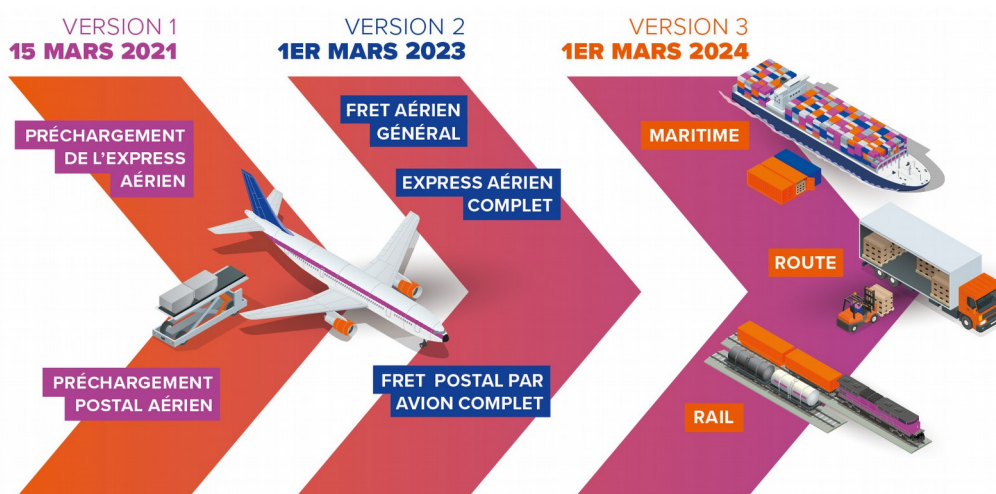
Ce système européen recevra l'ensemble des ENS déposées par les opérateurs économiques et les transmettra à l'Etat membre du point d'entrée de l'UE ainsi qu'aux Etats membres impliqués dans la chaîne logistique pour l'analyse de risque à des fins de sûreté-sécurité. Ces résultats seront communiqués à l'Etat membre point d'entrée de l'UE responsable de la décision finale.

Les principales fonctionnalités de la base centrale (CR) :

- le traitement des ENS (partiel ou complet avec de nouveaux jeux de données prévus par l'annexe B du règlement délégué (UE) 2021/234 de la Commission du 7 décembre 2020 modifiant le règlement délégué (UE) 2015/2446 ;
- la recevabilité harmonisée ;
- la réconciliation des messages partiels avec une clé de liaison;
- le stockage ;
- la notification d'arrivée du moyen de transport ;
- le cycle de vie de l'ENS, suivi de la présentation en douane des marchandises;
- la notification des contrôles pour les OEA "sûreté/sécurité;"
- les prescriptions de contrôles douaniers.

3 - Calendrier du déploiement du système européen ICS2

Le système européen ICS2 sera opérationnel en trois versions conformément au programme de travail du code des douanes de l'Union (décision d'application de la Commission (UE) 2019/ 2151). Chaque version concerne différents opérateurs économiques et modes de transport (aérien, maritime, route et rail). Les opérateurs économiques commenceront à déposer les déclarations sommaires d'entrée sous ICS2 en fonction du type de services qu'ils fournissent.



4 Central repository (CR)

5 Shared Trade Interface - STI

ICS1 fonctionnera en parallèle d'ICS2 jusqu'au déploiement de la version 2 (vecteur aérien - 1^{er} mars 2023) et de la version 3 (vecteur route, maritime et ferroviaire - 1^{er} mars 2024). Après le déploiement de la version 3, ICS1 sera progressivement supprimé après une période de transition de 200 jours.

► La première version « release 1 » porte sur les envois express et envois postaux à l'exception des envois par correspondance avant le chargement de l'aéronef à des fins de sûreté aérienne (ENS PLACI).

En France, deux opérateurs économiques sont concernés par le « release 1 » : l'opérateur postal et un expressiste ayant son hub en France.

Un guide pratique a été élaboré par la Commission et les Etats membres sur les modalités d'échanges en matière de sûreté aérienne – « referrals » entre les opérateurs économiques et les autorités douanières. Il est consultable sur :

https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/ics2-eu-guidance-air-cargo-security-referral-protocols_fr.pdf

Les acteurs économiques concernés par les différentes versions :

Version 1 : les transporteurs expressistes et les opérateurs postaux basés sur le territoire douanier de l'Union qui expédient des marchandises vers l'UE par la voie aérienne devront déposer les ENS PLACI avant le chargement de l'aéronef, à des fins de sûreté aérienne.

Version 2 : Les opérateurs postaux, les expressistes, les transporteurs aériens et les transitaires qui expédient des marchandises vers l'UE par la voie aérienne devront déposer les ENS PLACI avant le chargement de l'aéronef, puis fournir l'ensemble des données ENS avant l'arrivée de l'aéronef au point d'entrée de l'UE, à des fins de sûreté- sécurité.

Version 3 : Les opérateurs transportant des marchandises (y compris les envois postaux et express) par voie maritime, fluviale, routière et ferroviaire devront déposer les ENS avant l'arrivée des marchandises au point d'entrée de l'UE et, pour les marchandises conteneurisées de longue distance, avant le chargement du navire, à des fins de sûreté- sécurité.

4 - Intégration d'ICS2 dans le processus d'entrée des marchandises dans l'UE

L'entrée des marchandises dans l'UE est un processus douanier en cinq étapes qui constituent l'avant dédouanement :

- 1 - le dépôt de l'ENS ;
- 2 - la notification d'arrivée du moyen de transport ;
- 3 - la notification de présentation des marchandises, en réponse à cette notification, qui autorise les marchandises à être déchargées dans un lieu agréé par la douane ;
- 4 - le stockage temporaire des marchandises ;
- 5 - le placement des marchandises sous un régime douanier.

Le processus ICS2 couvre trois étapes sur les cinq listées précédemment : le dépôt de l'ENS, la notification d'arrivée du moyen de transport et la présentation en douane des marchandises. Cette dernière étape permet de notifier les ENS à la base centrale et le cas échéant, de réaliser les contrôles sûreté-sécurité.

Pour rappel : en France, ICS1 couvre déjà ces trois étapes via les téléservices Automate de Sûreté (AS) et DELTA P et est conforme au CDU.



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Le bureau de la Politique du dédouanement (dg-comint1@douane.finances.gouv.fr ou veille-ics-dg@douane.finances.gouv.fr) se tient à votre disposition pour toute information complémentaire.

**Le chef du bureau
Politique du dédouanement**

signé

Claude LE COZ