

Fiche ICS2

Rappel d'ICS (Import control system)

Suite aux attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis, les mesures de sûreté/sécurité ont été renforcées dans le cadre des échanges commerciaux. Au niveau international, l'organisation mondiale des douanes (OMD) a établi, en 2005, le cadre des normes SAFE (révisé en 2012), visant à sécuriser les échanges sans nuire à leur fluidité en anticipant l'envoi des données aux autorités compétentes.

Depuis 2021, ICS2 remplace peu à peu ICS(1), qui sera à terme décommissionné. Dans ce cadre, à chaque déploiement d'ICS2 sur un vecteur, les opérateurs concernés par ce vecteur doivent arrêter d'accomplir des formalités dans ICS(1) dès qu'ils ont opéré leur bascule dans ICS2.

Import Control System 2 (ICS2) est un système développé conjointement par la Commission européenne et les Etats membres permettant d'assurer une analyse de risque sûreté / sécurité en amont de l'introduction des marchandises sur le territoire douanier de l'union (TDU).

Cette analyse, mutualisée entre les Etats Membres concernés par l'envoi, s'effectue sur la base d'une déclaration sommaire d'entrée (Entry Summary Declaration, ENS) déposée par l'opérateur avant l'arrivée des marchandises en provenance des pays et territoires tiers (hors Suisse et Norvège) dans l'Union (articles 127 à 130 du code des douanes de l'Union, CDU).

Lors de l'introduction du moyen de transport sur le TDU, l'exploitant du navire de mer ou de l'aéronef dépose en outre dans ICS2 une notification d'arrivée, NA (article 133 du CDU). Elle n'est pas exigée pour les vecteurs fluvial, routier et ferroviaire.

Les jeux de données de l'ENS et de la NA sont disponibles dans l'annexe B du Règlement délégué (UE) 2015/2446.



Calendrier général du projet ICS2

Le calendrier de déploiement d'ICS2 est défini par la Commission européenne. Il s'articule autour de 3 phases :

- Phases 1 et 2 : déploiement sur le vecteur aérien, en 2021 et 2023.
- Phase 3 : déploiement sur les vecteurs maritime, fluvial, routier et ferroviaire, en 2024 et 2025.

Compte tenu de son importance, la phase 3 est elle-même divisée en plusieurs étapes :

- Vecteur maritime et fluvial : du 3 juin 2024 au 1^{er} avril 2025.
- Vecteurs routier et ferroviaire : du 1^{er} avril 2025 au 1^{er} septembre 2025.

À chacune de ces mises en service, des périodes de déploiement sont proposées aux opérateurs qui prennent en charge les formalités ICS2.



La Déclaration Sommaire d'Entrée (ENS)

L'ENS doit être déposée dans ICS2, pour chaque marchandise non Union introduite sur le TDU. Toutefois, l'obligation de déposer une ENS peut être levée dans certains cas, décrits aux articles 127§2 du CDU et 104 du Règlement Délégué (UE) 2015/2446.

Les délais de dépôt de l'ENS en maritime et en fluvial

En maritime, l'ENS peut être déposée avant ou après le chargement sur le navire, en fonction du type de cargaison :

- Pour les cargaisons conteneurisées, le dépôt de l'ENS doit avoir lieu au plus tard 24 heures avant le chargement des marchandises sur le navire à bord duquel elles doivent être introduites sur le TDU ;
- Pour les cargaisons en vrac et fractionnées, le dépôt de l'ENS doit se faire au plus tard 4 heures avant l'arrivée au premier port d'entrée du TDU.

Toutefois, lorsque les marchandises proviennent ou sont à destination des territoires suivants, le délai de dépôt de l'ENS est raccourci à 2 heures au plus tard avant l'arrivée au premier port d'entrée du TDU :

- Marchandises en provenance : du Groenland, des Îles Féroé, de l'Islande, des ports situés sur la mer Baltique, la mer du Nord, la mer Noire ou la mer Méditerranée ; de tous les ports du Maroc, des ports du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, à l'exception des ports situés en Irlande du Nord, des ports des îles Anglo-Normandes et de l'Île de Man.
- Marchandises à destination des départements français d'outre-mer, des Açores, Madère et des îles Canaries, lorsque la durée du voyage est inférieure à 24 heures.

Sur le vecteur fluvial, le dépôt de l'ENS doit se faire au plus 2 heures avant l'arrivée sur le TDU.

La possibilité de dépôt multiple

Le CDU offre la possibilité à plusieurs acteurs différents de déposer chacun une partie de l'ENS. Il s'agit du dépôt multiple (« multiple filing »).

Dans ce cadre, les transporteurs maritimes et fluviaux déposent la partie mère (« master ») de l'ENS, tandis que les autres acteurs déposent, avec l'accord du transporteur, la partie de l'ENS fille (« house ») correspondant à leur envoi.

Si le transporteur ne souhaite pas avoir recours au dépôt multiple, il doit renseigner dans ICS2 l'ensemble des données nécessaires au dépôt de l'ENS complète. Il s'agit du dépôt simple (« single filing »).

Les jeux de données de l'ENS

Conformément à l'annexe B du règlement délégué (UE) 2015/2446, l'ENS peut être composée d'un ou plusieurs jeu(x) de données, en fonction de la modalité de remplissage choisie :

- En cas de dépôt simple, un seul opérateur dépose l'ENS : le transporteur (ou son représentant). Un unique jeu de données, dit « complet » est alors déposé dans ICS2, qui reprend l'ensemble des données nécessaires à la création d'une ENS complète. Un numéro de référence (Master Reference Number, MRN) est attribué à ce jeu de données complet.
- En cas de dépôt multiple, plusieurs opérateurs déposent l'ENS : le transporteur (ou son représentant) qui dépose le niveau mère de l'ENS d'une part, et un transitaire, ou encore un NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier, transporteur sans navire) qui dépose le niveau house de l'ENS, d'autre part.
Dans ce cadre, plusieurs jeux de données, dit « partiels » sont déposés dans ICS2 par ces différents acteurs. Conformément à l'article 113 bis du Règlement Délégué (UE) 2015/2446, chaque opérateur est responsable des énonciations qu'il communique.
Ces jeux de données sont ensuite combinés afin de reconstituer, au niveau de la base centrale européenne ICS2, une ENS complète. Chaque jeu de données partiel se voit attribuer un numéro MRN.

Le MRN de l'ENS complète en cas de dépôt simple, ou de l'ENS niveau mère en cas de dépôt multiple, doit être repris en tant que document précédent lors du dépôt des formalités de présentation et de placement en dépôt temporaire, au déchargement des marchandises sur le TDU. En France, ces formalités doivent être déposées via l'outil ANTES.



La Notification d'Arrivée du moyen de transport (NA)

La notification d'arrivée (NA) du moyen de transport est une obligation du CDU qui concerne seulement les navires de mer et les aéronefs.

La NA, déposée par l'exploitant du navire de mer ou de l'aéronef, permet de signifier l'arrivée du moyen de transport au premier point d'entrée sur le territoire douanier de l'Union européenne.



La connexion à ICS2

La connexion des opérateurs au système communautaire ICS2 requiert une double authentification, au portail de la Commission européenne UUM&DS, ainsi qu'au portail d'un Etat membre de connexion. Les messages informatiques ICS2 transitent ensuite par une base centrale européenne appelée « Common Repository » (CR), gérée par la Commission européenne.

Les opérateurs se connectent dans l'Etat membre dans lequel ils sont établis ou possèdent leur siège social. À défaut d'un établissement en UE, l'opérateur pourra se connecter via l'Etat membre de son choix. Chaque opérateur doit choisir un unique Etat membre de connexion, qui l'accompagnera réglementairement et techniquement dans sa bascule ICS2.

L'opérateur qui choisit de se connecter via la France devra posséder un compte certifié sur le site www.douane.gouv.fr, habilité à ICS2 par les services des douanes.

Pour plus d'informations sur la connexion à ICS2, les opérateurs sont invités à écrire à l'adresse : fr-ics2@douane.finances.gouv.fr



La mise en service sur le vecteur fluvio-maritime

La mise en service d'ICS2 sur le vecteur fluvio-maritime est effective depuis le 3 juin 2024, en même temps qu'ANTES.

À compter de cette date, les transporteurs maritimes et fluviaux peuvent basculer dans ICS2 et débiter le dépôt des déclarations sûreté/sécurité et notifications d'arrivée. S'ils ne sont pas prêts dès le 3 juin 2024, les transporteurs connectés via la France doivent solliciter une fenêtre de déploiement auprès des douanes françaises, qui ne pourra aller au-delà du 4 décembre 2024, fin de la période de transition.

Entre le 3 juin 2024 et le 4 décembre 2024, les transporteurs maritimes et fluviaux doivent donc débiter le dépôt :

- De l'ENS complète, s'ils souhaitent avoir recours au dépôt simple ;
- De l'ENS partielle au niveau mère, s'ils souhaitent avoir recours au dépôt multiple.

Par la suite, une nouvelle période de déploiement, dédiée aux autres acteurs impliqués dans le dépôt multiple de l'ENS, est ouverte entre le 4 décembre 2024 et le 1^{er} avril 2025. Les transitaires ou les NVOCC, peuvent ainsi débiter, à compter du 4 décembre 2024 et avec l'accord du transporteur, le dépôt du jeu de données partiel correspondant à l'ENS au niveau fille.

Si le transporteur refuse l'accès au dépôt multiple, il doit déposer l'ensemble des données de l'ENS. Les autres acteurs n'ont alors pas besoin de basculer dans ICS2. Toutefois, ces derniers doivent transmettre au transporteur toutes les données au niveau house nécessaires à l'établissement de l'ENS.



La transmission de la décision de contrôle ou d'absence de contrôle sûreté / sécurité via le système ANTES

L'ENS est soumise à une analyse de risque au titre de la sûreté et de la sécurité, qui peut donner lieu à un contrôle physique des marchandises. En France, l'information de contrôle ou d'absence de contrôle des marchandises reprises dans une ENS est transmise via le système ANTES.

Hors cas de dispense, le MRN de l'ENS doit ainsi être indiqué en tant que document précédent dans les formalités ANTES, c'est-à-dire la notification de présentation et la déclaration de dépôt temporaire (articles 139§4 et 145§4 du CDU).



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction générale des douanes
et droits indirects

Cette mention permet à ANTES :

- De notifier à ICS2 les ENS, et donc la présentation en douane des marchandises ;
- De communiquer à l'opérateur ayant déposé les formalités dans ANTES la décision de contrôle ou d'absence de contrôle sûreté/sécurité.

Lorsqu'il ne réalise pas lui-même les formalités dans ANTES, le transporteur maritime ou fluvial doit veiller à transmettre systématiquement le MRN de l'ENS complète ou mère (si dépôt multiple) à l'opérateur qui déposera ces formalités.