

FICHE PROJET

SÛRETÉ - SÉCURITÉ : ICS 2

1. Vous avez dit ICS ?

À la suite des attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis, l'Union européenne a mis en place un système de contrôle des importations (*import control system* ou ICS). Introduit le 1^{er} janvier 2011, ce dispositif repose sur la communication aux douanes européennes d'informations avant l'arrivée physique de la marchandise ou avant le chargement des marchandises pour le transport conteneurisé de longue distance aux importations sur le territoire de l'Union. Ces informations sont transmises via une déclaration sommaire d'entrée complète (*entry summary declaration* ou ENS) au premier point d'entrée sur le territoire douanier de l'Union européenne (TDU).

2. Qui est concerné par ICS2 ?

En qualité de déposants de l'ENS, les transporteurs ou leurs représentants demeurent au cœur du dispositif.

Mais ICS 2 implique aussi l'ensemble des acteurs intervenant dans la chaîne logistique des flux de marchandises à l'importation : manutentionnaires, expéditeurs, transporteurs de fret aérien, transporteurs maritimes, routiers, ferroviaires et fluviaux, sociétés de fret express, les postes, les commissionnaires de transport, les représentants en douane enregistrés (RDE), les destinataires finaux des marchandises (importateurs).

3. Pourquoi un ICS 2 ?

ICS2 remplace progressivement le système ICS1.

ICS 2 renforce le dispositif de protection existant aux frontières extérieures de l'UE lors de l'introduction de marchandises non Union. Il consolide la gestion des risques sur l'ensemble des flux des opérateurs économiques et sur tous les modes de transport utilisés. Il augmente les capacités d'analyse de risques et de contrôle des États-membres pour détecter et stopper les marchandises dangereuses et renforcer la sûreté à l'entrée du TDU. Il assure une meilleure coopération entre les différents États membres concernés par une analyse de risque.

4. Quels sont les changements ?

Les données à fournir dans la déclaration sommaire d'entrée (ENS) sont plus nombreuses et doivent provenir de l'ensemble des opérateurs économiques (sous la responsabilité du transporteur franchissant la frontière).

Les principales modifications sont les suivantes :

- * l'envoi obligatoire de huit données avant le chargement des envois sur un aéronef à des fins de sûreté aérienne (ENS PLACI), avec possibilité d'un *do not load* (DNL - interdiction de charger) en cas de menace,
- * l'élargissement du système au fret circulant par voie postale et aux envois de faible valeur (jusqu'à 22 €) qui ne sont désormais plus exonérés d'ENS,
- * la fourniture de données plus précises sur l'expédition,
- * la possibilité de saisie des données d'une même ENS par plusieurs opérateurs (*multiple filling*) pour les modes de transport maritime et aérien,
- * la faculté pour la douane de demander des informations ou des vérifications supplémentaires (*referrals*) en suite du dépôt d'une ENS,
- * la possibilité d'invalider la déclaration sommaire d'entrée,
- * un traitement privilégié des opérateurs économiques agréés, à travers la notification des contrôles avant l'arrivée des marchandises sur le territoire douanier de l'Union en particulier,
- * l'impossibilité de dédouaner les marchandises importées, si un contrôle sûreté-sécurité est toujours en cours ou s'est avéré non conforme.

Outre ces changements réglementaires, une modification majeure intervient sur le plan informatique. Les opérateurs déposeront désormais leurs ENS via un portail européen partagé (STI ou *Shared Trader Interface*) dans une base centrale européenne (CR ou *Common Repository*) et non plus via le système informatique de l'État membre par lequel les marchandises sont introduites dans l'Union européenne. Enfin, la France a fait le choix de demander aux transporteurs de déposer dorénavant leurs notifications d'arrivée du moyen de transport (pour les seuls aéronefs et les navires) dans cette base centrale européenne.

5. Quel est le calendrier ?

Le déploiement d'ICS 2 se déroule en trois phases. Chaque phase concerne différents opérateurs et modes de transport (aérien, maritime, routier et ferroviaire).

La première phase a débuté le 15 mars 2021 en France. Elle concerne certaines sociétés de fret express et les opérateurs postaux opérant sur le vecteur aérien. Elle ne couvre que la recherche du risque en matière de sûreté aérienne (analyse des envois postaux et express sur la base d'un ENS PLACI avant le chargement de l'avion).

La deuxième phase démarre au 1^{er} juin 2023 en France. Elle concerne les opérateurs postaux, les sociétés de fret express et les transporteurs aériens, qui devront, en plus de l'ENS PLACI, transmettre à la base centrale européenne (CR) une ENS pré-arrivée complète avant l'arrivée des marchandises au premier point d'entrée sur le territoire douanier de l'UE à des fins de sûreté/sécurité. Dans l'intervalle, les règles d'ICS 1 s'appliquent toujours à ces vecteurs.

La troisième phase intervient au 1^{er} juin 2024¹ en France. Elle concerne les autres modes de transport (maritime, ferroviaire, routier et fluvial). Dans l'intervalle, les règles d'ICS 1 s'appliquent toujours à ces vecteurs.

¹ Date en attente de validation par la Commission européenne.



© Commission européenne

6. Pour en savoir davantage

Vous pouvez prendre connaissance des supports d'information élaborés par les services de la [Commission européenne](#), notamment en ce qui concerne les questions relatives à la connexion au portail européen STI et à la base centrale européenne CR (*Common Repository*).

Le [pôle action économique \(PAE\)](#) de la direction des douanes de votre région se tient également à votre disposition pour vous apporter tout complément sur ce projet. Il vous précisera ses conséquences pratiques pour votre activité et les moyens de vous préparer aux changements annoncés.