

**MISE EN OEUVRE DE L'AMENDEMENT SURETE-SECURITE DU CODE DES DOUANES COMMUNAUTAIRE  
IMPORT CONTROL SYSTEM – I.C.S.**

**FOIRE AUX QUESTIONS**

**V1.0 du 31.01.2011**

<i>N°</i>	<i>Question</i>	<i>Réponse</i>
<b>1 - Réglementation</b>		
<b>1.1</b>	Où trouver la réglementation relative à la mise en oeuvre d'ICS en France ?	L'amendement sûreté-sécurité du code des douanes communautaire est mis en oeuvre en France au travers de la circulaire administrative DA n° 10-036 parue au BOD n° 6878 du 10 novembre 2010 disponible sur le site internet de la douane en cliquant sur le lien : <a href="http://www.douane.gouv.fr/page.asp?id=4030">http://www.douane.gouv.fr/page.asp?id=4030</a> .
<b>1.2</b>	Quelles sont les obligations d'un agent de handling au regard d'ICS ?	L'obligation de déposer les données sûreté-sécurité (ENS) d'une part et la notification d'arrivée du moyen de transport (aéronef) d'autre part, ressort en premier lieu de la responsabilité du transporteur, c'est à dire la compagnie aérienne ou son représentant. En tant qu'agent de handling, vous pouvez être représentant de compagnies aériennes. Dans ces conditions, vous pouvez être redevable de ces deux déclarations. Pour lever toute ambiguïté par rapport aux compagnies aériennes, il est conseillé de se rapprocher de celles-ci afin de déterminer qui fait quoi dans le cadre de cette nouvelle réglementation.
<b>1.3</b>	Quelle est la responsabilité du transitaire si la marchandise n'est pas déclarée sous ICS par la compagnie aérienne et, si c'est le cas, la marchandise arrivant sur le territoire européen sera-t-elle bloquée par les douanes ?	Le dépôt de la déclaration sommaire d'entrée ENS incombe au transporteur ou à son représentant. En aérien, le représentant est l'assistant de compagnie ou handler. Si le transitaire n'est pas assistant de compagnie, sa responsabilité ne peut pas être engagée. Toutefois, afin de sécuriser le dispositif, il est conseillé aux transitaires d'obtenir l'assurance que les marchandises qu'ils prennent en charge à un moment donné de la chaîne logistique sont en règle au regard de la nouvelle réglementation ICS. (cf. sur ce point réponse 1.7)
<b>1.4</b>	Un commissionnaire en douane doit-il déposer une déclaration sommaire d'entrée ?	Nonobstant, l'obligation qui incombe au transporteur, l'ENS peut aussi être déposée par le représentant du transporteur, toute personne en mesure de présenter ou faire présenter les marchandises à la douane ou par son représentant. Dès lors le commissionnaire en douane peut (et non doit) déposer des ENS. Dans

N°	Question	Réponse
		un tel cas, il doit avoir l'autorisation du transporteur (donc la compagnie maritime ou aérienne).
1.5	Le commissionnaire est-il obligé de demander l'accord de la compagnie aérienne pour créer l'ENS ? Si oui sous quelle forme ?	<p>OUI</p> <p>Le commissionnaire doit obtenir le consentement de la compagnie aérienne dans le cadre des relations contractuelles entre les deux parties. Toutefois, la réglementation ne prévoit pas de document normalisé, ni d'informations à fournir dans l'ENS. Les spécifications communautaires relatives à ICS ne prévoient rien non plus.</p> <p>Nonobstant, conformément à l'article 183 <i>quater</i> des DAC, lorsque le commissionnaire dépose l'ENS, la douane considère que le transporteur a déjà donné son consentement.</p>
1.6	Les NVOCC étrangers peuvent -ils déposer des ENS en France ou ont-ils besoin d'une structure en France ?	Les NVOCC étrangers peuvent tout à fait réaliser cette formalité et ils ne sont pas obligés de disposer d'une structure en France. Par contre, ils doivent obtenir au préalable un n° EORI.
1.7	L'article 36 <i>ter</i> du CDC prévoit la possibilité de déposer une déclaration en douane complétée des données sûreté-sécurité dans les délais impartis à l'ENS. Le projet de BOD ne contient aucune disposition spécifique.	Ce dispositif a été reporté en 2013 avec l'entrée en vigueur du code des douanes modernisé (CDM).
1.8	L'indication du MRN dans la déclaration Delta est-il obligatoire ?	<p>La case 40 du DAU, qui ne comporte qu'une seule donnée, doit contenir la référence au document précédent. Dans la majorité des cas, il s'agira du n° de DSDT (déclaration sommaire de dépôt temporaire).</p> <p>Le cas où le MRN ICS pourra être porté en case 40 du DAU sera celui où 'il y aura un ENS suivi d'un DAU sans passage par le dépôt temporaire.</p>
1.9	Y aura-t-il un contrôle de conformité entre l'ENS et la déclaration d'importation en détail déposée dans Delta ?	Il n'y a pas de contrôle de conformité entre l'ENS et la déclaration en détail, les deux déclarations ayant des objectifs différents.
1.10	Quelle différence entre le bureau de douane « suivant » et celui « subséquent » ?	<p>Les règles et définitions sont posées par la réglementation communautaire.</p> <p>Le bureau de douane suivant est systématiquement un bureau de douane de déchargement intervenant dans le processus ICS, soit à la suite d'un bureau de douane d'entrée soit à la suite d'un bureau subséquent.</p> <p>Le bureau de douane d'entrée et le bureau de douane subséquent sont situés dans deux États membres différents.</p> <p><u>Exemple 1</u></p> <p>Soit un transport entrant dans l'UE par Le Havre, et déchargeant ensuite à</p>

N°	Question	Réponse
		<p>Bordeaux et Vigo :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- FR est pays d'entrée – Le Havre est bureau d'entrée et Bordeaux suivant ;</li> <li>- PT est pays subséquent et Vigo est bureau subséquent</li> </ul> <p><u>Exemple 2</u></p> <p>Soit un transport entrant dans l'UE par Rotterdam. Des marchandises sont ensuite déchargées au Havre et Bordeaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- NL est pays d'entrée – Rotterdam est bureau d'entrée ;</li> <li>- FR est pays subséquent – Le Havre est bureau subséquent et Bordeaux bureau suivant.</li> </ul> <p>Au delà de ces définitions, l'important pour l'envoi de l'ENS est de déterminer le premier point d'entrée, de façon à connaître le système informatique dans lequel l'ENS sera traité.</p>
1.11	Le matériel professionnel contenu dans un bagage personnel, lors d'un déplacement professionnel (ordinateurs ou téléphones portables par exemple) est-il soumis à une ENS ?	NON. Ce cas d'exemption est prévu à l'article 181 <i>quater</i> f) des DAC.
1.12	Dans le cas de vols OTAN/NATO sur des bases militaires françaises, ces opérations sont-elles soumises à ICS ?	NON Ce cas entre dans le champ d'exonération de l'ENS prévu à l'article 181 <i>quater</i> i) des dispositions d'application du code des douanes communautaire (DAC). Donc une déclaration ENS n'est pas requise pour ce type de trafic.
1.13	Les paquebots qui ne transportent que des passagers sont-ils exemptés du système de contrôle des importations ?	OUI.
1.14	Les navires chargeant du vrac liquide dans des pays tiers à destination de la Réunion sont-ils soumis à la réglementation ICS ?	OUI. Ce type de trafic entre dans le champ d'application de l'amendement sûreté-sécurité du code des douanes communautaire. En conséquence, les transports de vracs liquides en provenance de pays tiers à destination de la Réunion sont soumis à dépôt de la déclaration sommaire de sûreté-sécurité (ENS).
1.15	Une société de pêche, agréée à exporter des produits de mer vers l'Union Européenne, située à Madagascar et expédiant ses produits de la mer vers la Réunion par ses propres bateaux est-elle soumise à la réglementation ICS ?	OUI. Ce type de trafic décrit entre dans le champ d'application de l'amendement sûreté-sécurité du code des douanes communautaire. Au cas particulier, la société de pêche étant aussi transporteur, elle est redevable de l'ENS.
1.16	Les envois EVN incluant les lettres et documents sont exclus d'ICS dans la majeure partie des autres pays de l'UE : est-ce le cas en	Ces envois ne donnent pas lieu à dépôt d'ENS.

N°	Question	Réponse
	France ?	
1.17	Doit-on déposer une ENS , dans le cas d'un transport maritime entre pays européen pour des marchandises européennes ou de pays tiers sous T1 ou T2L ?	<p>ICS ne s'applique pas aux marchandises transportées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sur des navires effectuant un trajet entre des ports de la Communauté, sans escale dans un pays tiers ;</li> <li>- sur des navires de lignes maritimes régulières dûment autorisées (cf. article 313 <i>ter</i> des dispositions d'application du code des douanes communautaire (DAC)).</li> </ul> <p>Par conséquent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- si les marchandises communautaires sont transportées sur des navires agréés lignes maritimes régulières au sens de l'article 313 <i>ter</i> des DAC, celles-ci sont en libre circulation (sauf marchandises accises) ;</li> <li>- si les marchandises communautaires sont transportées sur des navires effectuant un trajet entre des ports de la Communauté, sans escale dans un pays tiers, un justificatif du caractère communautaire (T2L-T2LF) devra être produit au moment de la présentation en douane.</li> <li>- les marchandises tierces doivent circuler sous un régime de transit communautaire (T1).</li> </ul>
1.18	<p>Soit le cas d'un conteneur de groupage contenant un lot de marchandises d'origine CE (sous T2LF) et un lot de marchandises d'origine tierce :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- doit-on considérer tout le conteneur comme d'origine non-communautaire dès lors qu'il y a au moins 1 lot d'origine tierce (et donc sujet à ENS) ?</li> <li>- doit-on considérer tout le conteneur comme d'origine non-communautaire dès lors qu'il y a plus de 50% de marchandise d'origine tierce (et donc sujet à ENS) ?</li> <li>- doit-on considérer que pour bénéficier de l'exemption de l'ENS et voyager sous T2LF, il faut que la totalité de la marchandise à l'intérieur du conteneur soit d'origine CE ?</li> </ul>	C'est le statut le plus élevé qui prime, au cas particulier le statut tiers, sauf si vous êtes en mesure de faire la distinction entre les marchandises communautaires et les marchandises tierces.
1.19	Les exportateurs tiers ont-ils l'obligation de détenir une immatriculation EORI ?	<p>Le règlement (CE) n° 312/2009 de la Commission du 16 avril 2009 a introduit depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2009, l'obligation pour certains opérateurs économiques de s'immatriculer dans la base de données douanière EORI (Economic Operator Registration and Identification).</p> <p>Au titre de la réglementation ICS, entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2011, seules les personnes déposant la déclaration sommaire d'entrée (ENS) ou qui demandent un</p>

N°	Question	Réponse
		<p>détournement doivent s'immatriculer au numéro EORI. Il s'agit généralement du transporteur ou de son représentant. <i>A contrario</i>, un opérateur économique tiers ne déposant pas d'ENS ou un opérateur de transport qui n'exerce pas d'activité couverte par la législation douanière dans un quelconque État membre et qui transporte uniquement des marchandises en libre pratique (marchandises intracommunautaires, en libre circulation) sur le territoire douanier de la Communauté ne sont pas tenus de disposer d'un numéro EORI.</p> <p>Les opérateurs économiques tiers, s'ils ne sont pas déjà immatriculés, doivent être enregistrés auprès de l'État membre où ils effectuent leur première transmission de déclaration sommaire d'entrée. Après attribution, le numéro EORI doit être utilisé pour toutes les communications avec les autorités douanières de la Communauté.</p>
1.20	Comment sont attribués les n° EORI en France pour les opérateurs tiers ?	<p>Dans le cas où des opérateurs doivent se faire immatriculer en France, à la condition qu'il ne soient pas déjà immatriculés dans un autre État membre, ces derniers doivent procéder de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- s'ils connaissent le lieu où il vont déposer leur première déclaration sommaire d'entrée (ENS), ils doivent prioritairement s'adresser au pôle d'action économique (PAE) de la direction régionale des douanes (DR) territorialement compétente (les coordonnées des DR sont disponibles sur le site : <a href="http://www.douane.gouv.fr/page.asp?id=140">http://www.douane.gouv.fr/page.asp?id=140</a>)</li> </ul> <p>&lt;<a href="http://www.douane.gouv.fr/page.asp?id=140">http://www.douane.gouv.fr/page.asp?id=140</a>&gt;</p> <p>Par exemple, si sa déclaration sommaire d'entrée est déposée à Marseille, il doit contacter le PAE de la direction régionale de Marseille et envoyer le document CERFA n° 13930*01 rempli par fax ou par mél. Le document CERFA peut être téléchargé sur le site :</p> <p><a href="http://www.bercy.gouv.fr/formulaires/douanes/13930.pdf">http://www.bercy.gouv.fr/formulaires/douanes/13930.pdf</a></p> <p>&lt;<a href="http://www.bercy.gouv.fr/formulaires/douanes/13930.pdf">http://www.bercy.gouv.fr/formulaires/douanes/13930.pdf</a>&gt;</p> <p>&lt;<a href="http://www.bercy.gouv.fr/formulaires/douanes/13930.pdf">http://www.bercy.gouv.fr/formulaires/douanes/13930.pdf</a>&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- s'ils ne connaissent pas le lieu où va s'effectuer leur première opération, mais qu'ils souhaitent au préalable s'enregistrer, les opérateurs doivent se rapprocher de la direction générale - bureau E3 - <i>via</i> la boîte fonctionnelle du service (<a href="mailto:dg-e3@douane.finances.gouv.fr">dg-e3@douane.finances.gouv.fr</a>)</li> </ul>
1.21	Un NVOCC qui établit un ENS lui-même doit-il avoir un autre identifiant que le code EORI ? En effet, pour les AMS US, il faut que le NVOCC ait un bon auprès des douanes.	<p>NON.</p> <p>La seule obligation pour le déposant de l'ENS est de disposer d'un n° EORI.</p>

N°	Question	Réponse
1.22	<p>Dans les DAC et plus précisément, les notes explicatives des données (p. 507), il est mentionné « <i>code du 1<sup>er</sup> lieu d'arrivée : identification du 1<sup>er</sup> lieu d'arrivée sur le territoire douanier. Il peut s'agir d'un port, d'un aéroport et d'un poste frontière. Le code doit être conforme au modèle prévu pour les bureaux de douane à l'annexe 38.</i> ».</p> <p>Quelle interprétation faut-il retenir, celle des DAC ou BOD : codification ou non ?</p>	<p>Il existe une différence entre l'annexe 30 <i>bis</i> des DAC et les spécifications communautaires, ces dernières ayant été privilégiées dans le BOD.</p> <p>Sur un plan strictement juridique, l'annexe 30 <i>bis</i> des DAC a valeur légale. Toutefois, le système électronique étant basé sur les spécifications techniques communautaires du message IE315, les condifications de ces spécifications ont été retenues, faute de pouvoir les faire modifier dans les délais impartis.</p>
1.23	<p>Dans le cas d'un navire transportant du vrac, comment vous informer lorsqu'un navire charge dans un pays tiers une cargaison à destination de un ou/et plusieurs ports français, sans que le premier soit encore défini ?</p>	<p>S'il s'agit bien d'une cargaison de vrac, l'ENS doit être transmis au moins 4 heures avant l'arrivée du navire au premier port touché de l'UE (FR). Dans ce cas, le premier port français sera alors défini.</p>
1.24	<p>Dans le cas d'un retour de marchandises, suite à refus du client après débarquement à destination ou sans débarquement, la marchandise restant sur le même navire, faudra-t-il déposer une ENS au retour dans la Communauté ?</p>	<p>OUI.</p> <p>Si les marchandises exportées sont refusées à destination dans le pays tiers, et que ces marchandises sont ré-introduites dans l'UE, ces marchandises devront faire l'objet d'une ENS.</p>
1.25	<p>Est-il exact que le délai d'envoi de l'ENS pour les marchandises conteneurisées en maritime qui est de 24 heures avant chargement du bateau, pourrait passer à 5 jours ?</p>	<p>Les délais communautaires pour la transmission des ENS maritimes ne changent pas. Par contre, la douane a été informée de pratiques de certaines compagnies qui imposent à leurs chargeurs un délai variant de 3 à 5 jours pour la fourniture des informations pertinentes nécessaires à la constitution des ENS.</p>
1.26	<p>Le changement d'itinéraire d'un navire qui consiste à changer la chronologie de ses escales est-il considéré comme un cas de détournement.</p>	<p>Non, au sens de la réglementation communautaire, le changement d'itinéraire n'est pas considéré comme un détournement, même s'il est dû à un incident de transport.</p>
1.27	<p>Soit un itinéraire initial : Naples – Le Havre – Vigo – Felixstowe. Cet itinéraire devient Le Havre - Vigo – Felixstowe. Peut-on faire une demande de détournement ? Que se passe-t-il si elle est rejetée ?</p>	<p>La demande de détournement est refusée car il s'agit d'un changement d'escales.</p> <p>La France reste pays subséquent et une notification de déchargement doit être effectuée à l'arrivée au Havre contenant la liste des MRN à décharger (attribués par l'Italie)</p>
1.28	<p>Lorsque qu'un transporteur informe l'administration des douanes d'un détournement, y-a-il obligation pour celui-ci de mettre en copie pour information l'opérateur qui a effectué la déclaration ENS initiale ? Ou bien proposez-vous une autre solution ?</p>	<p>Cette obligation n'étant pas réglementaire, il appartient aux différents intervenants de régler ce point de manière contractuelle.</p> <p>Il n'appartient pas à l'administration d'intervenir.</p>
1.29	<p>Un navire en provenance d'un pays tiers devait faire sa 1<sup>ère</sup> escale en UE à Fos. Finalement, ce navire fera escale à Sète.</p>	<p>Sète et Fos-sur-Mer étant situés dans le même Etat membre (la France), la diversion ou détournement ne s'applique pas au cas particulier.</p>

N°	<i>Question</i>	<i>Réponse</i>
	Dans le cadre d'ICS, devons-nous soumettre une demande de diversion pour ce cas ?	La notification d'arrivée par clé ou par liste de MRN doit être faite avec le code du bureau de Sète et non pas celui de Fos-sur-Mer.
<b>2. Modes de transmission des données (accès EDI ou DTI)</b>		
2.1	Quand l'accès ICS sera-il disponible sur Prodouane en mode DTI ?	L'accès en DTI ne sera pas disponible avant la fin du 1 <sup>er</sup> semestre 2011. Toutefois, compte tenu de la contrainte réglementaire, attendre l'accès en DTI ne semble pas être la meilleure solution, sachant qu'il existe aujourd'hui sur le marché des solutions EDI opérationnelles, à des coûts modestes.
2.2	Quelles formalités doivent être accomplies par un fournisseur de services logiciels travaillant à des solutions EDI afin de déposer des déclarations ENS auprès des douanes françaises ?	<p>Pour transmettre les ENS à la douane française, il y a lieu d'obtenir une double certification :</p> <p><i>a) Certification technique</i></p> <p>Pour se connecter au guichet EDI français (Pasteur), il y a lieu de mettre en place une liaison avec la douane et être certifié sur son protocole de messagerie inter-applicative (Maréva) basée sur des échanges SMTP.</p> <p>La documentation technique ainsi que le "mode d'emploi" pour se connecter au guichet EDI sont publiées sur le site : <a href="http://pro.douane.gouv.fr">pro.douane.gouv.fr</a>, onglet "Guichet EDI" / Mise en oeuvre des échanges EDI. Pour toute information complémentaire sur les aspects techniques, il est possible de contacter l'adresse : <a href="mailto:connexion-edi@douane.finances.gouv.fr">connexion-edi@douane.finances.gouv.fr</a>. Toute la documentation est en français.</p> <p><i>b)- Certification applicative</i></p> <p>Une fois la certification technique obtenue, la connexion au guichet EDI pour communiquer dans le cadre de tous les télé-services de la douane est possible. Cependant pour pouvoir échanger des messages dans le cadre d'un télé-service particulier, il est nécessaire d'obtenir une certification applicative. Il s'agit pour l'opérateur d'effectuer des tests sur l'application disponible dans un environnement de formation afin de s'assurer que le scénario métier et les messages propres à la procédure sont respectés. A l'issue de ces tests, l'opérateur passe une épreuve de certification qui consiste à envoyer une série de messages représentatifs du scénario métier. Si ces cas de tests sont concluants, l'opérateur reçoit une attestation de certification applicative.</p> <p>ICS est déclinée en France en deux télé-services : AS (qui traite les ENS, les modifications et les détournements) et Delta-Presentation (qui reçoit les notifications d'arrivée).</p> <p>La documentation fonctionnelle de ces deux télé-services ainsi que le protocole de certification applicative sont publiés sur le site : <a href="http://pro.douane.gouv.fr">pro.douane.gouv.fr</a>, onglet</p>

N°	Question	Réponse
		<p>"Services Disponibles" / Services proposés par la douane : ICS :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sous la rubrique "documentation EDI" figurent la description des messages et des scénarii de l'ENS (Téléservice AS) et de la notification d'arrivée (téléservice Delta-Presentation) ;</li> <li>- sous la rubrique "protocole de certification EDI" figure le protocole de certification applicative AS et Delta-Presentation.</li> </ul> <p>Lorsque la connexion technique est établie, la douane communique les paramètres pour se connecter aux deux télé-services en mode test. Ils sont accessibles en "libre service" afin permettant ainsi de vérifier la possibilité d'émettre et recevoir les messages de ces deux applications. Pour cette phase, l'assistance est disponible à l'adresse : <a href="mailto:ics-edi@douane.finances.gouv.fr">ics-edi@douane.finances.gouv.fr</a>.</p>
2.3	Les explications pour l'accès aux passerelles Maréva et Pasteur ainsi que pour l'envoi des ENS sont-elles disponibles en anglais ?	NON Elles ne sont disponibles qu'en français.
2.4	A qui doit être envoyé le document intitulé « Connexion au guichet EDI » ?	Le correspondant pour ce genre de question technique est : <a href="mailto:connexion-edi@douane.finances.gouv.fr">connexion-edi@douane.finances.gouv.fr</a> .
2.5	Où se trouve la documentation fonctionnelle ?	Toute la documentation fonctionnelle est reprise dans la circulaire administrative DA n° 10-036 parue au BOD n° 6878 du 10 novembre 2010 disponible sur le site internet de la douane, en cliquant sur le lien : <a href="http://www.douane.gouv.fr/page.asp?id=3953">http://www.douane.gouv.fr/page.asp?id=3953</a>
2.6	Où peut-on consulter la documentation technique ?	Cette documentation est disponible sur la page ICS du site Prodouane (description des messages et des règles et conditions applicables).
<b>3. ENS (déclaration sommaire d'entrée)</b>		
3.1	Ne faudrait-il pas que le « transporteur actif » informe en copie systématiquement l'émetteur initial de l'ENS d'origine ? Si non est-ce la douane qui le fera ?	La douane renvoie le n° de MRN à celui qui le dépose.
3.2	Est-il possible à l'AS. d'envoyer les MRN sur deux identifiants EORI, l'un qui serait celui de l'opérateur envoyant l'ENS (la compagnie en l'occurrence) et l'autre en notification à l'agent de handling de cette même compagnie ? Si oui : est-il possible pour l'A.S. d'accepter un EORI ne commençant pas par "11FR..." ? Sous quel format est envoyé ce message MRN à l'agent de handling ?	NON. AS ne renvoie le MRN qu'au déposant identifié avec un seul n° EORI. Si l'agent de handling souhaite recevoir les MRN et éventuellement les notifications de contrôle en réponse à la notification d'arrivée, il doit être le déposant de l'ENS, et la compagnie aérienne qu'il représente devra être mentionnée dans la rubrique "carrier".

N°	Question	Réponse
3.3	Pour les compagnies assistées par des agents de handling opérant ICS par leurs propres moyens, y-a-t-il possibilité de rajouter le n° EORI de l'agent de handling dans la case « <i>notify party</i> » afin que ce dernier puisse recevoir les informations du MRN et le statut douanier, sachant que c'est lui au final qui présentera les marchandises au contrôle ?	NON Ce n'est pas prévu.
3.4	Pour l'entrée en vigueur des obligations, quelle date doit-elle être prise en considération dans l'obligation d'établir l'ENS : la date de départ au port de chargement ou la date d'arrivée au 1 <sup>er</sup> point de déchargement européen ?	Pour la mise en oeuvre de l'amendement sûreté-sécurité du CDC, la date à prendre en considération est celle du 31 décembre 2010 à 23 heures 59 pour l'envoi des ENS et non pour la notification d'arrivée. Le point de départ est donc l'envoi de l'ENS.
3.5	La compagnie maritime établit l'ENS pour chaque BL correspondant à un chargement en conteneur. Pour les conteneurs de groupage, elle ne connaît pas les sous-connaissances établis par les groupeurs : le groupeur devra-t-il ré-établir des ENS ?	Il appartient à tous les acteurs de la chaîne logistique de déterminer qui transmet l'ENS et par là-même de déterminer le niveau de granularité de l'ENS. En tout état de cause, le terme de groupage est interdit au niveau de la désignation de la marchandise. Concrètement : - le déposant de l'ENS (la compagnie en général) déclare le groupeur dans la rubrique « <i>notify party</i> » avec le B/L correspondant ; - la mention « 10600 » est indiquée dans la rubrique « mention spéciale » . Ceci permet de ne pas mentionner les destinataires mais en revanche, toutes les marchandises doivent être déclarées pour ce groupeur.
3.6	Le nom du chargeur sur l'ENS peut-il être le transitaire au départ ? Le nom du destinataire peut-il être le transitaire à l'arrivée, étant précisé que c'est ce qui est souvent le cas sur les « <i>master B/L</i> » des compagnies, car les transitaires ne veulent pas dévoiler le nom de leurs clients ?	OUI. Le déposant peut mentionner dans la rubrique « expéditeur », le transitaire au départ et dans la rubrique « destinataire » le transitaire à l'arrivée.
3.7	En ce qui concerne le transport routier, ne pourrait-on pas expliciter les modalités de transmission des ENS dans les autres EM (PL, RO, ...) ? En effet, la circulaire administrative n'est pas assez précise.	Etant une circulaire nationale, celle-ci ne s'applique qu'en France. Dès lors, pour la voie routière, ne sont repris que les cas qui sont applicables lorsqu'un point d'entrée est situé en France. Sont ainsi concernés les échanges avec la Guyane, le transport combiné (par exemple les Ro-Ro à Toulon et Marseille). <i>A contrario</i> , les acheminements par la voie routière de toutes les marchandises entrant dans le territoire douanier communautaire (TDCE) par un autre Etat membre doivent être traités selon les dispositions mises en place dans lesdits Etats membres.

N°	Question	Réponse
3.8	Comment est assurée la gestion des modifications de l'ENS avant réception et après réception du MRN ?	<p>- Avant la réception : pour modifier un ENS, il faut connaître le MRN. La question ne se pose donc pas.</p> <p>- Après réception : la modification est possible jusqu'au moment de la communication de la décision de contrôle (cas des OEA) ou de la notification d'arrivée et dans les conditions énoncées à la fiche 3 § 2 (pages 40 et 41) de la DA n° 10-036 parue au BOD n° 6878 – circulaire BCRD 1028735C.</p>
3.9	Le champ « poids brut » est trop petit pour certains vracs et pétroliers : que faire ?	<p>Dans les schémas XML communautaires, le format est limité à 99 999 tonnes (99 999999, 999 kgs). Une demande d'évolution communautaire a été transmise à la Commission.</p> <p>Dans l'attente, la solution de contournement est la suivante : si le tonnage est supérieur à 99 999 tonnes, le ENS devra comporter plusieurs articles jusqu'à atteindre le tonnage complet.</p>
3.10	Nous avons essayé, pour les « <i>found cargo</i> » (expéditions envoyées mais non manifestées) de faire une ENS après l'arrivée du vol. Ce n'est pas possible car l'ENS est rejetée. Comment se passe la gestion ICS de ces expéditions ?	<p>Sauf erreur d'analyse, il ne peut s'agir que d'un rejet technique. Dès lors, il vous appartient de refaire cette ENS.</p> <p>Par ailleurs, il est rappelé qu'il n'est pas possible de faire une ENS après la notification d'arrivée de l'aéronef.</p> <p>Même si ces marchandises ne sont pas manifestées, elles doivent faire l'objet d'ENS, y compris au moment de la présentation en douane, sauf cas d'exemption totale.</p>
3.11	<p>1) A partir d'avril, nous serons le 1<sup>er</sup> port européen touché. Devrons-nous envoyer une déclaration ENS et une notification d'arrivée, ou l'ENS sera suffisant ?</p> <p>2) Si nous ne disposons toujours pas d'AP+, sous quel format pourrons nous vous envoyer l'ENS et sous quel format vous renverrez-nous les numéros de MRN ?</p>	<p>1) En France, le processus ICS est décomposé en 2 phases bien distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- avant l'arrivée du moyen de transport dans l'UE, envoi, par la voie électronique, des déclarations sommaires d'entrée ENS à l'automate de sûreté AS ; le redevable de ces déclarations est le transporteur (en maritime, la compagnie) ou son représentant (agent maritime) ;</li> <li>- au moment de l'arrivée du moyen de transport dans l'UE, envoi de la notification d'arrivée par clé (qui clôture le process ICS) pour la cargaison complète du navire et envoi de la notification de déchargement, les deux dans la téléprocédure Delta P ; le redevable de ces notifications est le transporteur actif (en maritime, la compagnie) ou son représentant (agent maritime).</li> </ul> <p>Ces deux phases sont donc obligatoires.</p> <p>2) Si vous souhaitez envoyer des ENS par la voie électronique, en l'absence de CCS (cargo community system), vous pouvez faire appel à un prestataire de connexion qui mettra à votre disposition une solution EDI adaptée (la France n'a pas développé le mode DTI). La liste des prestataires certifiés par l'administration</p>

N°	Question	Réponse
		est disponible sur le site Prodouane.
3.12	Schant que l'ENS couvre un document de transport, couvrant lui même un ou plusieurs conteneurs, faut-il que la totalité des conteneurs (couverts par ce document de transport) soit d'origine communautaire pour pouvoir bénéficier de l'exemption à l'ENS ?	<p>Au cas particulier, si des conteneurs ne contiennent que des marchandises communautaires, il est conseillé de les extraire (au sens douanier) du contrat de transport, donc de ne pas déposer des ENS les concernant.</p> <p>Une autre solution consisterait à faire des documents de transport distincts.</p> <p>Sur le plan douanier, il n'y a pas d'obstacle à l'une ou l'autre des deux solutions.</p>
3.13	Quelles sont les règles de gestion pour la rubrique « partyID » dans As et dans Delta P ?	<p>Les règles de gestion sont les mêmes pour AS et Delta P.</p> <p>La personne qui dépose l'ENS ou la notification d'arrivée doit apparaître dans la rubrique « partyID » du message et dans la bonne case.</p> <p>En cas d'utilisation d'un prestataire technique de connexion, celui-ci est techniquement responsable de l'envoi des messages (simple « facteur »), mais il n'est pas le déposant de l'ENS.</p>
<b>4. Notification d'arrivée</b>		
4.1	En transport routier, comment se fera la notification d'arrivée du moyen de transport 1 heure avant l'arrivée au point frontière ?	<p>En transport routier, il n'y a pas de notification d'arrivée du moyen de transport.</p> <p>S'agissant du transport combiné, la notification d'arrivée concerne le navire (moyen de transport actif) et non le camion.</p>
4.2	Peut-on avoir un risque C en transport par route ?	<p>NON.</p> <p>Il n'y a pas de notification d'arrivée en transport routier et donc pas de risque C : les contrôles sureté-sécurité sont effectués en frontière externe.</p>
4.3	Lors des notifications d'arrivée, lorsqu'un bureau français est port subséquent, les MRN étrangers sont inconnus. Que faire ?	Si MRN est rejeté pour une cause autre que la structure, il est préconisé de transmettre le message d'erreur <i>via</i> TSAR afin de pouvoir l'expertiser.
4.4	Comment peut-on être avisé d'une mise sous contrôle d'une expédition en cas de non-réception de la notification d'arrivée ?	<p>Si un opérateur n'est pas en mesure d'envoyer la notification d'arrivée qui clôture le process ICS et restitue les contrôles éventuels, il faut suspendre la transmission des ENS.</p> <p>La seule solution reste la procédure mise en place pour la période de souplesse : les ENS, la notification d'arrivée et la notification de déchargement seront constituées par le dépôt du <i>cargo manifeste</i> des marchandises déchargées.</p> <p>En cas de contrôle, l'opérateur est avisé par le bureau de douane par le moyen jugé le plus approprié par le service.</p>
4.5	Le message du statut douanier après la réception de l'ARN ne prévoit de mentionner que les expéditions placées sous contrôle. Ne peut-il inclure toutes les expéditions avec leur statut pour une	<p>La notification d'arrivée couvre l'ensemble des MRN qu'ils soient soumis à contrôle ou pas.</p> <p>La notification de déchargement contient le statut douanier (T2LF, C) et les MRN</p>

N°	Question	Réponse
	meilleure intégration dans notre outil de gestion ?	des marchandises tierces. Lorsqu'on est point d'entrée et que toutes les marchandises sont déchargées, une seule notification est préconisée intégrant les 2 phases ainsi que le statut douanier.
4.6	La liste des articles des MRN ICS dans le message de notification d'arrivée : de quoi s'agit il?	Un MRN Import peut contenir un ou plusieurs articles.(Exemple un article = 1 conteneur; un article = 1 vrac). Il est possible de décharger des articles dans des lieux de déchargement différents (exemple : un article déchargé au Havre et un autre du même ENS déchargé à Nantes). Pour rappel un MRN= une ENS
<b>5. Départements d'Outremer (DOM)</b>		
5.1	Quelle est la situation de Mayotte au regard de la réglementation ICS ?	Pour le moment, Mayotte est considéré comme un pays tiers (code pays = YT). Le fait que Mayotte devienne un DOM en 2011 est sans influence sur son statut vis à vis d'ICS. En effet, contrairement à d'autres DOM comme la Réunion, Mayotte ne fait pas et ne fera pas partie du territoire douanier de l'Union européenne, même au moment de l'entrée en vigueur du CDM (l'article 3 qui définit le territoire douanier communautaire – TDCE) n'a pas été modifié pour FR). Les mesures sûreté-sécurité seront donc applicables à l'entrée dans l'Union européenne (Métropole ou DOM) pour les marchandises chargées à Mayotte.
5.2	Les territoires comme la Martinique, la Guadeloupe, la Guyane, la Réunion et Mayotte font-ils partie du territoire douanier de l'UE ? Sont-ils soumis au dispositif ICS ?	Les quatre départements d'outre mer (Guadeloupe, Martinique, Guyane et Réunion) font partie du territoire douanier de la Communauté. Dès lors, les importations directes de marchandises en provenance de ces quatre départements ne doivent pas faire l'objet de déclarations ENS à l'entrée dans l'UE.
5.3	Quel est le bureau de douane compétent pour le transport maritime (bureau d'envoi des ENS – bureau d'entrée – notification d'arrivée) à la Réunion ?	Il convient, pour le transport maritime destiné à la Réunion d'utiliser le bureau du Port : FR006420
5.4	Certains de nos services ont des relations avec des ports d'outremer appelés Pointe des galets - Réunion, Pointe à Pitre - Guadeloupe, Fort de France – Martinique. Nous comprenons que ces territoires sont couverts par ICS et qu'il faut faire des ENS. Quel code bureau doit être utilisé ? Nous avons été informés qu'il fallait utiliser le code FR006330 comme code général pour les départements d'outremer ? Pouvez-vous confirmer ?	Le port de la Pointe des galets est l'un des autres noms du Port, également appelé "Port Réunion" - code bureau : FR006420 - bureau de douane : Le Port. Pour information, ci-dessous la liste de tous les ports , bureaux de douane associés ainsi que les codes des bureaux, des départements d'outre mer. <u>Guadeloupe</u> Basse Terre - Basse terre Port - FR006310 La Pointe Jarry - La Pointe Jarry - FR006610 Pointe à Pitre - Pointe à Pitre - FR006320 <u>Martinique</u>

N°	Question	Réponse
		<p>Fort de France - Fort de France Port - FR006340  Le Robert - Fort de France Port - FR006340  Saint-Pierre - Fort de France Port - FR006340  Le Lamentin - Le Lamentin Raffinerie - FR006480  <u>Guyane</u>  Degrad des Cannes - Degrad des Cannes - FR006370  Kourou - Degrad des Cannes – FR006370  <u>Réunion</u>  Le Port - Le Port - FR006420  Pour ce qui concerne l'allusion à un code unique pour tous les DOM, c'est manifestement une information erronée, le code cité FR006330 correspondant à l'aéroport du Raizet.</p>
5.5	<p>Dans le cas de marchandises voyageant entre l'UE et les DOM, sous couvert de T2L/T2LF (sur déclaration ou sur facture), avec un titre de transport direct (connaissance maritime,...) et acheminées par des compagnies maritimes qui n'effectuent pas le trajet en direct (car les navires effectuent des escales et/ou des transbordements dans des ports de pays tiers), doivent-elles donner lieu à dépôt d'une déclaration sommaire d'entrée (ENS) ?</p>	<p>La réponse est triple :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- NON si on s'en tient à la réglementation communautaire.</li> <li>- OUI si on s'en tient aux prescriptions des lignes directrices (guidelines) qui n'ont aucune valeur juridique. Cette réponse différente s'explique par le fait que les compagnies maritimes estiment qu'elles ne peuvent pas faire la différence entre les statuts des marchandises et estiment, qu'à titre de simplification, il vaut mieux tout notifier, y compris les marchandises communautaires.</li> <li>- L'exemption du dépôt de l'ENS est acceptée en France à condition que le transporteur indique le statut douanier (T2LF) au moment de la notification par liste de MRN. Dans le message 347 FR, figure la référence du document de transport (BL/LTA). Ainsi le statut communautaire sera établi conformément à l'article 314 des DAC. Dans le cas contraire, les prescriptions des lignes directrices devront être respectées.</li> </ul>
5.6	<p>Soit le cas d'une marchandise au départ de la Métropole à destination de la Réunion par voie maritime ou aérienne, qui change de transporteur (transbordement) à l'île Maurice avant d'atteindre la Réunion : fait-elle l'objet d'un dépôt d'ENS à la Réunion ?</p>	<p>La même réponse que ci-dessus est apportée.</p>
5.7	<p>Soit le cas d'une marchandise au départ de Roissy à destination de la Réunion qui fait l'objet d'un transport aérien <i>via</i> l'île Maurice où elle est ensuite transbordée sur un navire vers la Réunion. Cette marchandise fait-elle l'objet d'un dépôt d'ENS à l'arrivée à la Réunion ?</p>	<p>La même réponse que ci-dessus est apportée.</p>

N°	Question	Réponse
	Réunion ?	
5.8	<p>Qu'en est-il exactement pour la marchandise extra-communautaire à destination de l'un de ces DOM ?</p> <p>Par exemple de la marchandise provenant de l'île Maurice à destination de la Réunion ou encore de la marchandise des US à destination de la Guadeloupe?</p>	<p>Toutes les marchandises tierces (Maurice ou US au cas particulier) doivent faire l'objet d'une déclaration sommaire sûreté-sécurité lors de leur arrivée dans l'un des quatre DOM cités ci-dessous puisque ces derniers font partie du territoire douanier communautaire.</p>
5.9	<p>Dans le cadre de notre ligne régulière, le service est direct sur Fort de France au départ de Portsmouth et Le Havre. Nous chargeons au Havre 2 types de marchandises :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des expéditions de marchandises communautaires sous T2LF sur FDF ;</li> <li>- des exportations de marchandises communautaires sous EX à destination des ports tiers touchés après FDF comme la Barbade, Sainte Lucie ou Saint Vincent.</li> </ul> <p>1) Dans le cadre d'une rotation normale prévue au cas n°2 ci-dessus, qu'en est-il de la déclaration (si déclaration il y a) des marchandises non T2LF en transit à FDF ?</p> <p>2) En cas de rotation modifiée (dans les cas n°1 et 2) : occasionnellement, la ligne décide d'escaler à Sainte Lucie - Castries (port tiers) avant Fort de France. Pouvez-vous me confirmer que les marchandises chargées à Castries sont soumises à déclaration (ENS) du fait qu'elles transitent dans un port de la Communauté (FDF).</p>	<p>Les expéditions sous T2LF à destination de FDF sont hors ICS.</p> <p>S'agissant des exportations de marchandises communautaires sous EX en transit à FDF au sens maritime (restant à bord du navire), ICS ne s'applique pas car ces marchandises ne font que transiter par FDF et elles vont quitter le territoire douanier de la Communauté.</p> <p>ICS s'applique lorsque le navire fait escale dans un port tiers avant l'escale à FDF. La Martinique devient alors premier point d'entrée dans l'UE.</p> <p>Les marchandises chargées à castries (Ste Lucie) à destination de la Martinique mais également les marchandises restant à bord (FROB) à destination de la Barbade et Saint Vincent qui ont été chargées à Castries, Portsmouth et au Havre sont soumises à ENS.</p> <p>Les ENS doivent être transmises pour toute la cargaison du navire au système français (AS).</p> <p>En résumé, au vu du trafic décrit, nous avons trois situations :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- ENS pour les marchandises chargées à Castries à destination de Fort de France ou le FROB à destination des ports tiers ;</li> <li>2- T2LF pour les marchandises communautaires qui ont été chargées à Portsmouth et au Havre à destination de Fort de France ;</li> <li>3- EX pour les marchandises communautaires exportées de Portsmouth et du Havre à destination de Sainte Lucie, de la Barbade et Saint Vincent.</li> </ol> <p>A partir du moment où la compagnie maritime ou son représentant est en mesure d'exclure de manière informatique les cas 2 (statut communautaire T2LF) et 3 (EX en transit), ICS ne s'appliquera qu'au cas n°1.</p>
5.10	<p>Pourriez-vous expliciter le cas de marchandises communautaires transbordées dans des hubs tiers (le transbordement consistant en un changement de bateau) destinées à la Réunion ?</p>	<p>Les marchandises communautaires sont transbordées dans des « hubs » tiers (ports africains de l'Est et l'île Maurice) et rechargées sur des navires à destination de la Réunion. Dès lors, elles perdent leur caractère communautaire et elles sont réputées tierces à l'arrivée à la Réunion, sauf si le statut communautaire est établi conformément aux articles 314 §1 b) ou c) et 314 <i>quater</i> des DAC.</p>

N°	Question	Réponse
		<p>ICS s'applique à toute la cargaison à bord du navire à destination de la Réunion qui est premier point d'entrée dans le territoire douanier de l'UE.</p> <p>Toutefois, afin de ne pas pénaliser les importations en provenance de l'Europe, et en application des dispositions prévues aux articles 314 § 1 b) ou c) et 314 <i>quater</i> des DAC, les cargaisons devront être traitées de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas d'ENS pour les marchandises communautaires (T2LF) ;</li> <li>- ENS pour les marchandises tierces déchargées à la Réunion et le FROB (restant à bord) ;</li> <li>- Notification d'arrivée par clé (clôture du processus ICS) puis notification de déchargement (partie à décharger à la Réunion) par liste de MRN et indication du statut douanier (T2LF).</li> </ul>
5.11	<p>Les exportations depuis la Réunion vers la Métropole (avec transbordement dans un pays tiers) sont-elles traitées de la même manière que les importations : en d'autres termes, un ENS n'est pas nécessaire pour les marchandises communautaires chargées à la Réunion ?</p>	<p>Pour les échanges vers la Métropole (France), le schéma est le même car, dans le cadre de ses relations privilégiées avec ses DOM sans emprunt d'un autre Etat membre, la France a décidé de poursuivre sa politique de simplification (comme elle l'a déjà fait avec le NSTI T2F en lui substituant l'indication du statut communautaire T2LF).</p> <p>Si un autre Etat membre est point d'entrée, la simplification ci-dessus ne peut pas s'appliquer. En effet, dans ce cas, il y a obligation de faire circuler les marchandises sous couvert de NSTI T2F. Dans ce schéma, il est fort possible que les autres Etats membres réclament une ENS en plus du NSTI.</p>
5.12	<p>Nous sommes une compagnie aérienne et nous chargeons du fret en provenance de l'UE, (pas uniquement de la France). Nous avons compris que les mouvements de flux entre 2 EM ne requièrent pas l'ICS. Nous avons beaucoup d'expéditions en provenance de l'UE vers la Réunion. Tous ces envois transitent, d'un vol à l'autre, par notre hub de Maurice mais restent en zone sous douane quoi qu'il arrive. L'ENS est-il obligatoire dans ce cas précis ?</p>	<p>Si la LTA est à destination de la Réunion, que le stockage est réalisé en zone sous douane surveillée à Maurice et que les marchandises ne subissent aucune manipulation, l'envoi d'ENS n'est pas obligatoire, pour autant qu'au moment de la notification d'arrivée et la notification de déchargement, les marchandises communautaires puissent être identifiées par leur statut douanier T2LF.</p> <p>Si l'indication du statut douanier T2LF n'est pas possible, il y a application des règles ICS : transmission d'ENS pour la totalité de la cargaison.</p>
<b>6. Suisse - Andorre</b>		
6.1	<p>Qu'en est-il des échanges de l'Union européenne avec Andorre ?</p>	<p>Un accord a été signé entre l'Union européenne et l'Andorre qui supprime les formalités sûreté-sécurité entre les deux parties, sur les mêmes principes que pour la Suisse et la Norvège.</p>
6.2	<p>Les facilités de cet accord s'appliquent-elles à toutes les marchandises ?</p>	<p>Le protocole couvre les mouvements de toutes les marchandises (agricoles et industrielles).</p>

<i>N°</i>	<i>Question</i>	<i>Réponse</i>
6.3	Qu'en est-il des échanges avec la Norvège ?	<p>La Norvège est considérée comme un EM pour l'application des mesures de sûreté-sécurité.</p> <p>Si la Norvège est point d'entrée d'un moyen de transport en provenance d'un pays tiers, elle est tenue d'appliquer les règles ICS, à savoir de recevoir des ENS et de procéder à l'analyse de risque sûreté-sécurité pour toutes les marchandises qui lui sont destinées mais aussi pour toutes les marchandises destinées aux Etats membres.</p>
6.4	Qu'en est-il de la reconnaissance mutuelle des OEA dans le cadre des accords avec la Suisse et la Norvège ?	<p>Ces accords contiennent déjà des dispositions sur la reconnaissance mutuelle des OEA.</p> <p>Selon l'accord, comme il n'y aura plus de mesures douanières de sécurité pour les mouvements de marchandises entre l'UE et la Suisse ou la Norvège, cette reconnaissance mutuelle ne joue pas de rôle "actif" dans le domaine de la sécurité pour ces mouvements là.</p> <p>Par contre cette reconnaissance mutuelle pourrait être utile pour les opérateurs suisses ou norvégiens et ceux de l'Union qui effectueraient des exportations indirectes vers les états tiers en traversant auparavant le territoire douanier de l'autre partie contractante. En effet, si par exemple un exportateur suisse certifié OEA (S) en Suisse doit déposer des déclarations sommaires de sortie au point de sortie dans l'Union dans le cas d'une exportation indirecte CH/UE/Etats-Unis, il sera utile pour lui d'être reconnu comme OEA au point de sortie. Ceci ne sera bien sûr possible que lorsque les systèmes d'échanges de données sur les OEA seront prêts avec la Suisse et la Norvège, ce qui n'est pas le cas pour l'instant.</p>
<b>7. Contrôles</b>		
7.1	Quelle est la liste des types de contrôles restitués au moment de la notification d'arrivée du moyen de transport au transporteur actif	<p>La liste des types des contrôles est restituée par Delta P au moment de la notification d'arrivée et comporte les codes suivants :</p> <p>A001 : décision de non-chargement  D001 : contrôle documentaire  P001 : contrôle physique  R001 : contrôle concernant du matériel nucléaire/des substances radioactives  S001 : contrôle des scellés  X001 : contrôle non intrusif.</p>
7.2	L'OEA a la facilité de choisir son lieu de contrôle. Concrètement, quelle démarche et à qui devra-t-elle notifier son choix ?	<p>Sont concernées par ces facilités les OEA(S) ou (F).</p> <p>Par dérogation au principe général de réalisation des contrôles sûreté au moment de la présentation en douane (dans les ports et aéroports) , les contrôles sûreté pour</p>

N°	Question	Réponse
		<p>les OEA(S) ou (F) auront lieu au moment du dédouanement (un seul contrôle) sauf dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en cas de risque sûreté avéré ; dans ce cas, le service des douanes imposera le lieu de contrôle ;</li> <li>- si l'OEA(S) ou (F) en décide autrement ; dans ce cas, il devra en faire la demande au préalable en s'adressant à : <a href="mailto:dg-e3@douane.finances.fouv.fr">dg-e3@douane.finances.fouv.fr</a></li> </ul>
7.3	<p>S'agissant du risque C, le pays d'entrée transfère le contrôle de la marchandise au port ou l'aéroport de déchargement (pays subséquent).</p> <p>Doit-on conclure que la douane portera la responsabilité d'un container qui exploserait ou serait abîmé durant le trajet entre les deux ports ou aéroports, dès lors que ce container aurait fait l'objet de toutes les mesures de sûreté nécessaires.</p>	<p>L'analyse de risque est réalisée à partir des données transmises par le déposant qui en prend l'entière responsabilité, qu'elles soient entièrement de son fait ou collectées auprès d'autres intervenants de la chaîne logistique.</p> <p>Dès lors, la responsabilité de la douane ne peut pas être invoquée. Si un risque sûreté est élevé, il sera maintenu au niveau B « contrôle immédiat au bureau d'entrée ». En cas de transport de conteneurs de longue distance, le déposant recevra un message « <i>do not load</i> ».</p>
7.4	<p>Lorsqu'une marchandise classée en risque B arrive à Roissy et fait l'objet d'un déchargement suivi d'une mise sous transit à destination d'un autre EM, peut-on reporter le contrôle à destination en indiquant un risque C ?</p>	<p>NON.</p> <p>La marchandise étant déchargée, la responsabilité des contrôles incombe au point d'entrée. En d'autres termes, on ne peut avoir qu'un risque B. Ce point a été rappelé par la Commission européenne.</p>
7.5	<p>En cas de mise sous contrôle dûment notifiée par le moyen approprié, comment serons-nous informés de la levée de doute ?</p>	<p>Si vous entendez par levée de doute le fait que le contrôle est satisfaisant, vous en serez informé à la fin du contrôle par le service qui aura réalisé celui-ci.</p>
7.6	<p>Comment seront-nous avisés après le contrôle physique des expéditions ? Y aura-t-il un message spécifique qui permettra, dans notre système, de faire basculer l'expédition de « <i>mise sous contrôle</i> » à « <i>OK</i> » ?</p>	<p>Aucun message n'est prévu à ce stade. Il vous appartient de vous rapprocher du service pour définir les modalités pratiques des contrôles.</p> <p>Une version ultérieure de Delta P prévoiera cette fonctionnalité</p>
<b>8. Période de souplesse</b>		
8.1	<p>Quels sont les grands principes de la période de souplesse ?</p>	<p>Compte tenu de l'état de préparation non uniforme des opérateurs, la Commission et les Etats membres ont consenti à une période de souplesse qui ne saurait excéder 6 mois, durant laquelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les ENS papier seront acceptées (<i>cargo manifeste</i>) ;</li> <li>- pour ces ENS; l'analyse de risque sûreté-sécurité réalisée par le pays d'entrée ne concernera que les envois qui lui sont destinés ; les envois destinés aux pays subséquents seront analysés par les administrations nationales concernées.</li> </ul> <p>Pour la France, les modalités pratiques ont été fixées par une note aux opérateurs disponible sur le site produane depuis le 30.12.2010.</p>

N°	Question	Réponse
8.2	<p>Dans la note aux opérateurs du 30.12.2010, il est mentionné, s'agissant des opérateurs prêts au 1<sup>er</sup> janvier 2011 que, pour ne pas les pénaliser au regard des efforts qu'ils ont déployé pour pouvoir à cette date envoyer les ENS, « aucune sanction ne sera appliquée durant la même période pour tout ce qui concerne les ENS électroniques ». Autrement dit, cette prime aux bons élèves leur permettrait de ne pas subir les foudres de l'Administration jusqu'à la fin février 2011 en cas d'erreur s'agissant des déclarations sommaires d'entrée. Mais les notifications d'arrivée, qui ne sont pas expressément visées par le document, sont-elles aussi concernées ?</p>	<p>Par extension, c'est l'ensemble du processus ENS et notification d'arrivée qui est visé. La préoccupation immédiate est que le nouveau système fonctionne de manière fluide, la problématique d'éventuelles sanctions ne se posera qu'après.</p>
8.3	<p>Dans le cas où l'autorité douanière est "défaillante" et n'est pas en mesure de procéder à l'analyse de risque, le port subséquent prend donc le relais Notre intention est de procéder au re-routage des ENS initialement destinés à l'AS du premier point d'entrée vers à l'AS français : dans ce cas, devons-nous envoyer les ENS qu'au titre des marchandises devant débarquer en France et/ou également les ENS relatifs aux marchandises du premier pays ?</p>	<p>Au cas particulier, vous ne devez envoyer au système français que les ENS reprenant les marchandises déchargées en France.</p>
8.4	<p>Nous sommes le représentant d'un transporteur maritime qui offre un service maritime conteneurisé de ligne régulière entre l'Asie et la Méditerranée. La rotation de ce service est la suivante : Asie-Ashdod-Port Said-Gênes-Livourne-Fos et retour. Dans notre compréhension de l'ICS, Fos sur Mer est un port subséquent, l'analyse des risques ainsi que le ciblage reviennent donc aux douanes italiennes. Nous avons la charge d'envoyer une notification d'arrivée pour les marchandises qui vont débarquer à Fos, celle-ci comprend entre autres, données, les MRN. Dans l'hypothèse où nous ne disposerions pas des MRN qui auraient dû être déposés au premier point d'entrée de l'UE, quelle est la voie à suivre ?</p>	<p>La question se pose de savoir si, pour les marchandises qui seront déchargées à Fos, le transporteur ou son représentant sera en mesure d'envoyer des ENS électroniques dans le système français (automate de sûreté – AS). En effet, si l'envoi d'ENS électroniques est possible, AS renverra des n° de MRN. Dans ces conditions, lors de la notification de déchargement dans Delta P (marchandises déchargées à Fos), vous reprendrez les n° de MRN. Dans le cas contraire, pour les marchandises déchargées à Fos, les dispositions de la note aux opérateurs du 30.12.2010 seront applicables, à savoir : - envoi du <i>cargo manifeste</i> enrichi des 2 données supplémentaires à la cellule ICS de Marseille en respectant les délais spécifiés dans la note ; - dépôt du manifeste commercial au bureau de douane de Fos pour accomplissement des formalités de présentation en douane et réalisation éventuelle des contrôles.</p>
8.5	<p>Sauf à pouvoir de transmettre les ENS par voie électronique, nous avons la possibilité d'envoyer des manifestes PDF par email.</p>	<p>Dans l'hypothèse où vous ne pouvez pas envoyer d'ENS électroniques, la déclaration sommaire d'entrée est constituée par le <i>cargo manifeste</i> enrichi de deux</p>

N°	Question	Réponse
	Qu'en est-il des notifications d'arrivée à l'aide de MRN qui normalement sont générés électroniquement ?	données supplémentaires. Ce document doit être transmis par mel à la cellule ICS compétente, le format <i>pdf</i> étant lu par l'administration des douanes. Dans ce cas, il n'y a pas attribution de MRN. En conséquence, la notification d'arrivée ne peut pas être faite par la voie électronique mais doit être réalisée par le dépôt du <i>cargo manifeste</i> auprès du bureau de douane habituel. En résumé, cette question entre dans le champ d'application de la période de grâce décidée par la Commission et les Etats membres dont les prescriptions ont été reprises dans la note aux opérateurs du 30.12.2010.
8.6	La note aux opérateurs du 30.12.2010 précise les adresses mail des lieux de transmission des manifestes commerciaux pour le Havre, Marseille et Roissy. Qu'en est il si le chargeur doit transmettre son manifeste commercial à Anvers, Rotterdam ou Hambourg par exemple ? Faut-il se rapprocher des autorités douanières de chaque pays membre pour avoir la marche à suivre ?	Conformément aux prescriptions communautaires relatives à la période de souplesse, cette note traite des modalités pratiques de mise en oeuvre au niveau national. En conséquence, elle n'a pas vocation à traiter, par exemple, les modalités de transmission des manifestes à Anvers, Rotterdam ou Hambourg. Dès lors, il est conseillé de consulter les sites internet des différentes douanes des Etats membres pour connaître les modalités particulières nationales.
8.7	Quel sont les formats acceptés par la douane dans le cadre de la circulaire d'application ICS « dispositif transitoire ». Vous précisez dans le document que les informations pour l'aérien doivent être envoyés « dans un format - pdf ou autre format lu par l'administration ». Pouvez vous nous confirmer que vous pourriez accepter un envoi par déclaration ENS (niveau HAWB) au format XML IE315.	NON A titre d'exemple, peuvent être acceptés par l'administration, les formats doc, xls, ....
8.8	Concernant le format, il est possible de générer un document <i>pdf</i> reprenant les éléments/données du message IE315 : pouvez-vous nous confirmer que vous seriez en mesure d'accepter 1 message par HAWB qui est la granularité de la demande d'ENS ?	NON. La note aux opérateurs du 30.12.2010 prévoit qu'à défaut d'ENS électroniques, le <i>cargo manifeste</i> sera accepté.
8.9	Dans l'éventualité où nous aurions encore quelques soucis pour envoyer correctement tous les ENS à la fin de la période de souplesse, nous vous enverrions donc les informations requises sous format "pdf". Ne pouvant vous garantir le tri entre les bons et les mauvais ENS, nous pourrions être amenés à vous envoyer sous "pdf" l'intégralité des informations de nos vols sur CDG (seule plate-forme sur	NON.

N°	<i>Question</i>	<i>Réponse</i>
	laquelle nous opérons en France). Cela pose-t-il problème ?	
<b>8.10</b>	Quelles seront les dispositions de la douane, pendant la période des 2 mois, afin de différencier les tolérances accordées aux opérateurs qui feront de réels efforts pour transmettre les ENS et ceux qui se contenteront du minimum ?	D'une part, la période de souplesse telle que prévue en France par la note aux opérateurs du 30.12.2010 (possibilité d'aucun ENS) a vocation à s'achever rapidement et la douane va s'employer à encourager fermement les opérateurs qui ne sont pas capables d'envoyer des ENS, qu'elle qu'en soit la forme. D'autre part, le traitement d'une ENS électronique est toujours plus rapide qu'une ENS papier (pour la 2 <sup>ème</sup> partie de la période transitoire) et par voie de conséquence, les « bons » élèves seront mécaniquement récompensés.
<b>8.11</b>	A la fin de la période de souplesse, si sur un vol de 50 ENS, un seul n'est pas accepté, devons-nous systématiquement passer en mode dégradé avec envoi du <i>cargo manifeste</i> en PDF par email ? Ou pouvons-nous simplement envoyer les informations de l'ENS manquant par e-mail ?	NON Vous n'êtes pas obligé de passer en mode dégradé. NON S'agissant d'un rejet technique, il vous appartient de refaire l'ENS dans les délais impartis.
<b>8.12</b>	Nous avons bien reçu la communication du bureau E3 du 30 décembre dernier indiquant que la Commission a décidé d'assouplir le dispositif ICS pour une durée de 2 mois, et nous vous en remercions. Pourriez vous nous communiquer la référence de cette disposition ? En effet, nous sommes confrontés à des informations contradictoires. Par exemple, l'administration autrichienne nous indique une période d'assouplissement de 6 mois jusqu'au 30 juin 2011. Nous souhaiterions clarifier quelle sera la période d'assouplissement afin de bien contrôler la préparation de nos transporteurs.	La note aux opérateurs du 30 décembre 2010, dont les dispositions exceptionnelles qui permettent le non-dépôt des données sûreté-sécurité ont été reconduites en France jusqu'au 31 janvier 2011, est une initiative des autorités douanières françaises. En effet, face à l'état d'impréparation de certains opérateurs, la France a décidé de prévoir une période de souplesse permettant à ces derniers de se conformer à la réglementation entrée en vigueur le 01.01.2011 sans subir la pression d'éventuelles sanctions qui auraient un effet contre-productif. Ces dispositions sont largement inspirées des points discutés avec les représentants des opérateurs lors du TCG (trade contact group) qui s'est tenu à Bruxelles le 13 décembre 2010
<b>8.13</b>	Nos bateaux arrivent d'Israël (6 jours transit) et à ce jour nous sommes le 2 <sup>nd</sup> port européen touché. Pour nos notifications d'arrivée, nous dépendons donc du port de Vado, dont les douanes ne sont pas en mesure de délivrer des numéros de MRN. Nous transmettons donc les cargo manifestes, format <i>pdf</i> , en guise de notification d'arrivée. 1) Si le 31 janvier, les douanes de Vado ne sont toujours pas en mesure de fournir des numéros de MRN, quelles seront pour nous les conséquences ?	1) La situation actuelle reste inchangée : vous ne traiterez que la partie des marchandises destinées à être déchargées en France : - soit par la voie électronique : envoi de la notification de déchargement (FR n'est pas point d'entrée) uniquement pour les marchandises déchargées en France, dans la téléprocédure Delta P à condition que les ENS (qu'ils soient envoyés par un autre opérateur ou par vous) aient aussi été envoyées par la voie électronique à l'automate de sûreté (AS) ; - soit par la voie papier : dépôt du cargo manifeste papier au bureau de douane compétent pour le port de déchargement ( <i>a priori</i> Marseille ou Fos) ; ce document vaudra notification de déchargement

N°	Question	Réponse
	<p>2) Si nous recevons des numéros de MRN, sous quel format souhaitez-vous que nous vous les transmettions ? Nous ne disposons pas, à Sète, du système AP+.</p> <p>3) Les douanes françaises acceptent-elles une notification d'arrivée par clé ? Si oui, sous quel format cette clé pourrait-elle être envoyée ?</p> <p>4) Comment les contrôles des conteneurs évalués Risque B vont-ils être organisés? Serons-nous avertis avant chargement en Israël et pourrions-nous modifier le plan de chargement en conséquence?</p>	<p>2) La présence ou pas d'un système de gestion de la logistique n'a pas d'impact dans la transmission des MRN. En d'autres termes, la notification de déchargement qui permet de récupérer les MRN des ENS déposées en amont est envoyée dans la téléprocédure douanière Delta P. Le système tel qu'AP + permet de s'assurer que les marchandises déclarées au titre de la logistique sont bien déclarées sur le plan douanier dans Delta P.</p> <p>3) Oui. La notification d'arrivée par clé est constituée par le message 347 C. Pour plus de précisions, je vous invite à consulter la DA n° 10-036 parue au BOD n° 6878 du 10 novembre 2010 (pages 46 et suivantes). La notification par clé est utilisée uniquement au premier point d'entrée.</p> <p>4) Les contrôles des conteneurs avec un risque B sont de la compétence de l'Etat membre d'entrée. Dès lors, il n'est pas possible pour les autorités douanières françaises de répondre à ces questions. Par contre, je vous engage à vous rapprocher des autorités italiennes.</p>
8.14	<p>Nous avons fait une procédure papier avec <i>cargo manifeste</i> donné à la cellule ICS au Havre pour un navire escalant au Port de La Pallice. Ce navire n'a pas déchargé la quantité prévue et de la marchandise est restée à bord.</p> <p>Cette marchandise sera déchargée à Flushing avec les autres connaissements prévus pour ce dernier port. Quelle procédure devons-nous suivre étant donné qu'une procédure ICS papier a été faite et que nous n'avons aucun numéro MRN ?</p>	<p>Le cas que vous décrivez entre dans les prescriptions de la note aux opérateurs du 30 décembre 2010.</p> <p>Au cas particulier, les marchandises restant à bord destinées aux Pays-Bas devront être déclarées au titre de la sûreté-sécurité dans les conditions prévues par les autorités douanières néerlandaises.</p>
8.15	<p>Dans les différents échanges on parle toujours de l'ICS et du délai que l'on accorde aux opérateurs, mais qu'en est-il à l'exportation.</p>	<p>S'il est vrai que la plus grande préoccupation des opérateurs et de la douane française est ICS, les dispositions de la période de souplesse sont aussi applicables à l'exportation pour le dépôt de la déclaration sommaire de sortie EXS.</p> <p>Sur le point de l'exportation, il est précisé que l'amendement sûreté-sécurité est entré en vigueur en deux temps :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2009, les données sûreté-sécurité sont déposées à l'appui de la déclaration d'exportation (au cas particulier dans Delta D) ;</li> <li>- depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011, les données sûreté-sécurité doivent être déposées à l'appui de la déclaration sommaire de sortie (EXS), étant précisé que les cas d'utilisation de cette déclaration sont résiduels. On peut citer par exemple le cas de marchandises tierces en transbordement vers un pays tiers, qui séjournent en MDT (magasin de dépôt temporaire) au delà de 14 jours.</li> </ul>

N°	Question	Réponse
		Pour l'accomplissement de cette formalité, la douane met à la disposition des opérateurs une nouvelle téléprocédure EXS en mode EDI dont les spécifications fonctionnelles et techniques sont disponibles sur le site Produouane.
<b>9. Procédure de secours</b>		
9.1	Quelle est la procédure de secours à prévoir en cas de panne informatique tant du côté de l'opérateur privé que du côté de l'automate AS de la douane ou encore d'une plate-forme tierce ?	<p>La différence doit être faite entre les pannes des services informatiques douaniers et les autres pannes.</p> <p>Dans le premier cas, le passage en procédure de secours est de droit. Dans les autres cas, le passage en procédure de secours nécessite une autorisation du service.</p> <p>Dans tous les cas, il est fortement conseillé d'attendre le redémarrage des systèmes informatiques avant d'envisager le passage en procédure de secours.</p> <p>En cas de recours à la procédure papier, les documents pourront être envoyés sous forme dématérialisée aux boîtes fonctionnelles suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le Havre : vecteur maritime – façade Atlantique- Mer du nord, y compris Antilles- Guyane : <a href="mailto:cellule-ics-le-havre@douane.finances.gouv.fr">cellule-ics-le-havre@douane.finances.gouv.fr</a></li> <li>- Marseille : vecteur maritime – façade méditerranéenne y compris la Réunion : <a href="mailto:cellule-ics-marseille@douane.finances.gouv.fr">cellule-ics-marseille@douane.finances.gouv.fr</a></li> <li>- Roissy : vecteur aérien, quel que soit l'aéroport d'entrée (Métropole et DOM) : <a href="mailto:cellule-ics-roissy@douane.finances.gouv.fr">cellule-ics-roissy@douane.finances.gouv.fr</a></li> </ul> <p>Pour autant, le contenu intégral de la procédure de secours n'étant pas encore finalisé, une communication sur ce sujet sera faite ultérieurement.</p>
<b>10. Sanctions</b>		
10.1	Que se passe-t-il si l'on soumet une ENS pour un conteneur qui finalement ne le requerrait pas ? Risque-t-on une amende ?	<p>NON.</p> <p>Le seul risque réside dans la possibilité d'un contrôle sûreté-sécurité suite à application des critères communautaires.</p>
10.2	Le document émis le 30 décembre dernier par M. Thillier fait apparaître une notion nouvelle pour nous qui est la Sanction : de quelle nature sera-t-elle et comment sera-t-elle notifiée ?	<p>Pour l'instant, la douane française n'envisage pas d'appliquer des sanctions, sa principale préoccupation étant la montée en charge des ENS électroniques.</p> <p>Pour autant, le principe d'appliquer des sanctions a été prévu dès les règlements (CE) de 2005 et 2006, la mise en oeuvre relevant de la compétence des Etats membres.</p>
<b>11. Divers</b>		
11.1	Nous sommes une entreprise de transport et de logistique en	Il est conseillé de vous rapprocher du pôle d'action économique (PAE) de la

N°	<i>Question</i>	<i>Réponse</i>
	<p>matière d'oeuvres d'art.  Nous avons lu dans la circulaire du 10/11/2010 (BCRD 1028735C), qu'il fallait utiliser l'Automate de Sureté et le système Delta-P. Cependant, nous ne savons pas comment accéder à l'AS, et notre déclarant nous signale qu'il n'a accès qu'à Delta-C.  Que devons-nous faire ?</p>	<p>direction régionale des douanes territorialement compétente pour votre entreprise.  Lors de l'entretien, au cours duquel il vous est conseillé de vous faire assister de votre déclarant, vous pourrez exposer vos schémas logistiques et ainsi mieux déterminer les conditions de dépôt de ces données.  Toutefois, votre attention est attirée dès à présent sur le fait que si vous faites du transport routier, compte tenu du fait que la France n'a pas de frontière routière tierce (les mesures de sûreté ne sont pas applicables avec Andorre et la Suisse), les déclarations sûreté-sécurité devront être déposées dans les systèmes informatiques des autres Etats membres, en fonction de vos points d'entrée dans l'Union européenne.</p>
11.2	<p>Pouvons-nous en tant qu'agent maritime, agréé OEA et porteur d'un numéro d'EORI, être les interlocuteurs directs des douanes ?  Ou devons-nous être dépendant d'un gestionnaire de CCS (<i>cargo community system</i>) ?</p>	<p>Si pour vous" interlocuteur direct des douanes" veut dire avoir la possibilité de déposer des ENS et/ou des notifications d'arrivée et de déchargement, sans passer par un prestataire de connexion, la réponse est oui, à condition que vous disposiez d'une solution EDI en propre.  Seuls les utilisateurs (agents maritimes, transitaires, ...) qui interviennent dans le traitement d'un mouvement de marchandises à l'importation, sont successivement responsables vis à vis de la douane jusqu'à l'assignation d'une destination douanière aux marchandises.</p>
11.3	<p>Lorsque nous établissons la déclaration d'importation dans Delta-C, y-a-t'il un moyen de vérifier que la transmission des ENS a été faite et est en quelque sorte valide ?  En cas de contrôle demandé par les services douaniers sur la marchandise, comment WC en tant que commissionnaire en douane sera-t'il informé, à quel moment et par qui ?</p>	<p>Pour savoir si les données ont été retransmises correctement à la douane par le transporteur ou son représentant, il vous appartient de mettre en place, en liaison avec celle-ci, les conditions de gestion de ces données : par exemple, vous pouvez, à travers un contrat de droit privé, imposer à la compagnie de vous prouver dans quelles conditions elle retransmet les informations que vous mettez à sa disposition. Toutefois, le redevable en premier lieu de la déclaration ENS étant le transporteur ou son représentant, ce sont plutôt les transporteurs qui imposeront leurs conditions, que l'inverse.  Lors de l'établissement de la déclaration en Delta C, l'un des moyens de vérifier que les formalités sûreté-sécurité ont été établies de façon correcte, est d'indiquer le n° de MRN en case 40 du DAU (document précédent - code 355). Pour autant, cette indication ne sera possible que dans très peu de cas et notamment celui où la déclaration en détail est déposée directement après la présentation en douane, sans passage par le MDT (magasin de dépôt temporaire). Dans la plupart des cas, ce sera la n° de la déclaration sommaire de dépôt temporaire (DSDT - code 337) qui figurera en case 40 du DAU.  En matière de contrôles, il convient de distinguer les contrôles de sûreté-sécurité</p>

<i>N°</i>	<i>Question</i>	<i>Réponse</i>
		<p>qui ont lieu au moment de la présentation en douane des marchandises, donc au moment du déchargement de celles-ci dans les ports et aéroports, et les contrôles au moment du dédouanement.</p> <p>Dans le premier cas, le contrôle sera basé sur les données introduites dans la téléprocédure Delta P au moment de la notification d'arrivée et/ou de déchargement. Si vous réalisez cette formalité, vous serez alors informé d'un contrôle éventuel. Si vous ne réalisez pas cette formalité (ce qui semble normal car en principe, elle ressort de la compétence du transporteur ou de son représentant), vous ne serez pas informé des contrôles.</p> <p>Dans le deuxième cas, les modalités d'information actuelles en matière de dédouanement ne changent pas.</p>
<b>11.4</b>	Préciser les modalités de la DSDT	La DSDT (déclaration sommaire de dépôt temporaire) est anticipée et permet la présentation en douane des marchandises à décharger sur le territoire national. Elle sera développée au cours de l'année 2011 (phase 2 de DELT@ P).