

L'import Control System

Nouvelles contraintes ou facilités douanières

« L'ICS est un évènement international majeur. Il impacte la quasi totalité des flux du monde entier à destination des frontières douanières de l'Union Européenne. Il implique de nouvelles liaisons électroniques entre les opérateurs des échanges internationaux ».

Par A.C. Djebara
(Consultant)

Entretien avec M. **Pierre Sartini**
(Consultant & Secrétaire Général de l'ORDF)



M. Pierre Sartini

Le 13 octobre 2010, l'ORDF et UBIFRANCE ont invité les entreprises à une conférence sur les nouvelles procédures électroniques ICS (Import control system) et ECS (Export control system), dont la mise en œuvre est prévue le 1^{er} janvier 2011. M. Pierre Sartini secrétaire général de l'ORDF - qui a grandement contribué à la réussite de la rencontre - a bien voulu éclairer nos lecteurs sur le niveau de préparation des acteurs du commerce international à ce rendez vous. Qu'il en soit ici vivement remercié.

Le Phare : L'ORDF et UBIFRANCE ont organisé une rencontre sur la mise en œuvre de l'ICS et ECS, quels sont les objectifs de cette rencontre professionnelle ?

M. Pierre Sartini : L'adaptation aux changements est vitale pour l'entreprise industrielle et commerciale, l'adaptation à tous les changements touchant à ses fondamentaux (clientèle, concurrence, aspects techniques, sociaux, ré-

glementaires etc.) avec une réponse de l'entreprise convenablement dosée et bien cadencée par rapport à l'évènement. Aussi le rôle d'entités comme UBIFRANCE ou l'ORDF qui suivent et observent l'évolution réglementaire en matière de commerce international est-il de jouer vis à vis des entreprises le rôle de sentinelle dans ces domaines de commerce extérieur et d'attirer particulièrement leur attention en cas de changements importants.

Cela a été le cas pour l'ICS et l'ECS. Pour l'ECS, mesure franco-française interne, il était important de faire découvrir aux exportateurs français l'impact favorable découlant d'une réglementation fiscale modifiée (décret de mars 2010) ouvrant une nouvelle voie - optionnelle - pour prouver aux contrôleurs fiscaux la réalité de l'exportation et bénéficier ainsi en sécurité de l'exonération de la TVA (ne pas s'exposer à un redressement de 20%..)

Pour ICS à l'inverse, il ne s'agit pas d'une mesure optionnelle mais obligatoire, en principe, applicable au 1er janvier 2011 et mise en place par l'Europe en imposant aux « marchandises » du monde entier à destination de l'Europe au nom de la sécurité et de la sûreté une déclaration préalable. L'objectif était donc de sensibiliser les entreprises à ces deux changements importants afin qu'elles s'y adaptent le mieux possible et rapidement.

Le Phare : *S'agissant de l'ICS, où situez-vous les réelles appréhensions des acteurs (transporteurs et douanes) quant à la maîtrise des procédures et formalités y afférentes ?*

M. Pierre Sartini : L'ICS est un événement international majeur. Il impacte la quasi totalité des flux du monde entier à destination des frontières douanières de l'Union Européenne.

Il implique de nouvelles liaisons électroniques entre les opérateurs des échanges internationaux :

Les transporteurs internationaux vont être obligés de présenter à l'avance au premier bureau de douane européen touché une « Déclaration sommaire d'entrée » en quelque sorte un passeport électronique pour chaque unité d'importation : l'ENS (acronyme pour Entry Summary declaration).

Et faisons bien comprendre au lecteur, ce qu'est un ENS et qui est au cœur du dispositif ICS : une déclaration sécuritaire préalable dont l'individualisation s'effectue à 3 niveaux en mode arborescent :

- **au premier niveau** par rapport au moyen de transport actif arrivant en Europe
- **au deuxième** niveau par rapport à « l'en-tête » (ou « header ») de l'ENS qui dépend de plusieurs variables dont voici les principales :
 - le déposant de l'ENS (qui peut être dans quelques cas autre que le transporteur)
 - l'expéditeur

- le destinataire
- le lieu de chargement
- le lieu de déchargement
- le numéro du conteneur (...si c'est un conteneur)
- **au troisième** et dernier niveau par rapport à la marchandise (« l'article ») : La marchandise pouvant être définie à l'option de l'émetteur de l'ENS par une désignation soit sous une « description en langage clair » soit sous le code SH 4 ou mieux selon le SH 6 d'après les recommandations de la douane.

Et faisons bien comprendre, aussi, comment est assuré le contrôle à l'arrivée en Europe :

A chaque ENS émis par le « redevable » (qui peut être différent du transporteur, s'il a donné son accord) la douane concernée répond par l'attribution d'un « numéro de référence de mouvement, un « MRN » et à l'arrivée du navire à Marseille, par exemple, la douane établit un tableau comparatif des ENS reçus et des MRN émis et vérifie si cela est conforme.

Et donnons deux exemples extrêmes pour illustrer les ENS et les MRN.

Un tanker de 100.000 tonnes de pétrole entre **Arzew et Rotterdam** avec un mono produit, un seul expéditeur et un seul réceptionnaire ne nécessitera qu'un seul ENS et un seul MRN.

Alors qu'un porte conteneurs de 10 000 boîtes entre Shanghai et Le Havre, en tablant sur une moyenne de 2 ENS par conteneur (?), générera 20 000 ENS et 20 000 MRN.

D'où de réelles appréhensions sur plusieurs fronts ; citons en quelques unes :

- Comment les nombreux opérateurs dans le monde vont-ils comprendre un système aussi complexe qui va les concerner ? Quelles langues utiliser ? L'anglais et aussi le français ? L'espagnol ? Le portugais ?
- Comment vont fonctionner sur le plan informatique les nouvelles liaisons entre transporteurs internationaux et les 29 douanes européennes concernées (les 27

de l'UE + la Suisse et la Norvège) ? Et ensuite comment se passeront les échanges électroniques entre les 29 douanes elles-mêmes qui auront aussi à échanger des messages entre elles ?

- Quel sera le scénario si la douane de Marseille interdit à l'armateur de charger le conteneur X qui restera sur quai et comment sera traité ce litige avec le chargeur chinois qui contesterait cette décision d'une douane européenne ?

Et comment se dérouleront à l'arrivée au Havre pour la deuxième opération majeure de l'ICS celle de la confrontation comptable des totaux d'ENS : et de MRN.

Le Tableau global de l'armateur avec ses 20 000 ENS d'un côté et de l'autre la douane qui aura distribué en contrepartie exactement 20 000 MRN ? Ou un peu plus ou un peu moins ?

Et alors des recherches, des pertes de temps... **AIE ! AIE ! AIE !**

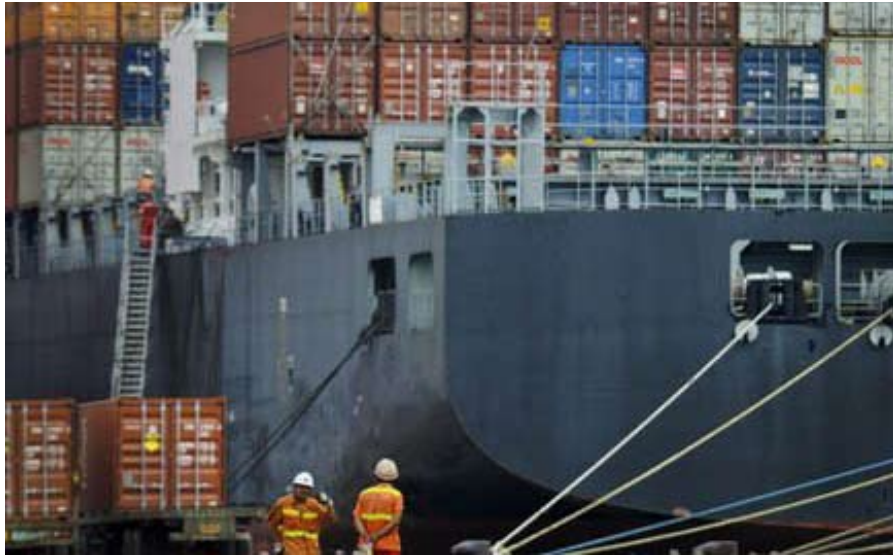
Le Phare : *Lors de cette rencontre, certains représentants d'entreprises se sont interrogés sur les coûts de l'opération, ces interrogations sont-elles légitimes et justifiées ?*

M. Pierre Sartini : Le Système ICS doit apporter de la sécurité à l'UE avec la mise en place de ce passeport ENS ; mais cette sécurité va coûter cher, au final, au consommateur européen. Ce coût global se décompose en plusieurs éléments.

- **Le premier** concerne le prix que va faire payer le transporteur international à la « marchandise » découlant :

- d'une charge administrative supplémentaire imposée par les autorités européennes : une transaction informatique supplémentaire préalable entre le transporteur international et la douane d'arrivée (fichiers informatiques comportant des informations plus fines d'où un volume accru).
- et des aléas négatifs pouvant surgir dans l'application d'un système complexe.

Par référence à ce qui se passe pour le CSI américain on évoque une surcharge de



l'ordre de 50 US \$ par conteneur facturé par l'armateur. Cela peut être davantage pour l'UE car le système européen est plus compliqué que le système américain (27 systèmes douaniers européens différents au lieu d'un seul aux Etats Unis et d'autres différences encore).

- **Le second** élément de coût concerne le ralentissement des flux mondiaux vers l'UE qui peut représenter pour les flux maritimes à longue distance un « transit time » augmenté d'un jour ou deux et se traduire en termes financiers à un stock flottant à financer plus longtemps dont les intérêts se chiffrent à des centaines de millions d'euros, voire plus...

Donc l'ICS va coûter cher à l'UE et on n'est pas sûr que le Parlement Européen en adoptant cette mesure, il y a quelques années, ait disposé des évaluations de coûts de cette opération pour en mesurer l'impact.

Le Phare : *Pensez vous que les chargeurs internationaux sont en capacité de transmettre les nouvelles données contenues dans l'ENS au profit des administrations douanières dont les systèmes informatiques pour le moins sont incompatibles les uns par rapport aux autres ?*

M. Pierre Sartini : Permettez moi de compléter la question posée : Les chargeurs de Shanghai sont ils en

capacité d'affiner les données qu'ils communiqueront à leurs transitaires qui les communiqueront à leur tour aux armateurs qui les communiqueront ensuite à un bureau de douane européen ?

Le plus gros problème concerne le choix que fera le chargeur sur la désignation de la marchandise : description plus précise ? Dans quelle langue ? Ou SH 4 ? Ou SH 6 ?

Les multinationales étudient la question et envoient actuellement des émissaires dans les points du globe les plus importants pour eux afin d'évaluer ce que sera le meilleur choix ; pour ce qui concerne les PME, il est clair que cette question les dépasse le plus souvent et que les choix se feront par les grands logisticiens mondiaux (Panalpina, DHL etc.)

On peut considérer néanmoins que les opérateurs internationaux savent réagir vite lorsque la fluidité des flux est en jeu.

Le Phare : *Ne pensez vous pas que l'U.E. devrait réserver un traitement particulier en faveur des transporteurs des pays signataires d'accords d'association comme par ex les pays de la rive sud méditerranéenne ?*

M. Pierre Sartini : Théoriquement la réponse est bien sûr affirmative Mais s'agissant d'une question de sécurité pour laquelle l'Europe va engager un financement considérable il est

clair que les dérogations devront être sérieusement étudiées. A première vue dans le cadre de l'hypothèse d'une délégation de contrôle de l'UE vers l'Algérie par exemple on peut imaginer que l'analyse de risque opérée par l'UE soit assurée en amont par le pays partenaire du Sud de la Méditerranée qui garantirait une efficacité équivalente des contrôles ?

Cette question se situant bien au-dessus de mes compétences, comme vous le comprenez, serait plutôt à poser directement aux autorités de Bruxelles.

Il peut être intéressant de rappeler ici que l'UE a pris une position responsable vis à vis de tous les pays tiers puisqu'elle impose aux exportateurs européens aussi des analyses de risques à l'exportation des marchandises de l'UE vers les Pays Tiers et cela pour leur sécurité, ce que ne font pas aujourd'hui les Etats-Unis.

Le Phare : *Quels sont les enseignements pratiques que vous tirez de cette rencontre ?*

M. Pierre Sartini : En organisant cette réunion au nom de l'ORDF avec UBIFRANCE, ma préoccupation première était de faire se rencontrer et débattre ensemble les opérateurs principalement concernés par ICS, c'est à dire l'exportateur d'un Pays tiers, le transporteur international, la douane d'arrivée et l'importateur de l'UE. Et cette réunion m'a conforté dans ma conviction qu'il était toujours fécond de faire parler directement entre eux les responsables concernés par un même problème et je suis particulièrement reconnaissant aux transporteurs internationaux et à notre invité Algérien d'avoir accepté d'y participer et d'avoir joué le jeu de la réalité en exprimant fidèlement les appréhensions des exportateurs et d'autres acteurs de la logistique... ■

De plus amples développements dans notre prochaine édition.