

MEETING MINUTES

Compte rendu de la réunion :	Concertation régionale Louvain		
Date de la réunion	26-01-18		
Réf. :	Meeting minutes - draft		
Compte rendu rédigé par :	Gauthier Weyns	Le :	31-01-18

Entreprise/ Organisation :	Nom :	Présents
AGD&A	Sophany Ramaen	X
AGD&A	Bart Vleugels	Excusé
AGD&A	Sandy De Prins	X
AGD&A	Karolien Landsheer	X
AGD&A	Patrick Jodlowski	X
AGD&A	Dorothy Cardoen	X
AGD&A	Sven Spreutels	X
AGD&A	Godelieve Hendrickx	X
ACB	Geert Keirens	Excusée
ACB	Alain De Heldt	Excusée
WFS	Stijn Op De Beeck	X
Swissport Cargo Services	Eric Verlinden	X
Brussels Airport Company	Marc Bogaerts	Excusé
Adelantex	Eric Huenaerts	X
Dakosy	Tony Bennett	X
DHL Aviation	Gerrit De Sterck	X
DHL Global Forwarding	Frederick Verdickt	X
BAFI	Peter Goossens	Excusé
Aviapartner	Paul Van Den Bulck	Excusé
BDP international	Bart Mariën	X

Prochaines réunions :

- **ACB Groupe de travail Douane : 02/02 10h-12h MR 2**
- **Concertation régionale : 30/03 10h-12h MR 5**

1. Introduction

Le but de la présente réunion est de fournir une mise à jour sur ECS et sur les différents points d'action définis, et en outre, le traitement des nouveaux points portés à l'ordre du jour.

Un moment a également été consacré à Christian Van Humbeeck afin de lui rendre hommage. Le 9 janvier 2018, à 63 ans, Christian a perdu son combat face à une longue maladie et s'est éteint, au sein du cercle de famille.

Notification en provenance de l'AGD&A

- Kristof Van Tendeloo va bientôt se charger d'une équipe de scannage de la Douane. C'est Eline De Munck qui s'en chargeait jusqu'à présent.
- Godelieve Hendrickx a participé pour la première fois à la Concertation régionale. Depuis 2015, elle est désignée comme Chef régional Opérations de 2^e ligne au sein de la Région de Louvain. Ce service est composé d'une division compétente pour la délivrance des autorisations d'accise et douanières (également des autorisations OEA) et d'autre part, de Contrôle Audits et Comptables (CAC) au sein de la Région de Louvain.
En tant que Chef régional Opérations de 2^e ligne, sa tâche est de collaborer avec le Directeur du centre régional, Bart Vleugels, pour poursuivre l'optimisation/le développement des Opérations de 2^e ligne au sein de la région, notamment conjointement avec le Chef régional Opérations de 1^{ère} ligne (madame De Prins).

2. Mise à jour des points d'action

Sortie de marchandises

ECS - Export Control System



En ce qui concerne la connexion volontaire, temporaire, supplémentaire à BRUcloud pour un apurement accéléré des déclarations à l'exportation, 23 connexions sont à présent tout à fait opérationnelles (31 agences au total montrent un intérêt concret).

En décembre 2017, l'application douanière a traité pas moins de 51% du flux total des avis de notification à Brussels Airport.

Depuis le mois de janvier, nous disposons de quelques statistiques aidant à la bonne compréhension. Ces statistiques montrent que 80 à 90% des notifications envoyées sont traitées sans aucun problème par le BRUcloud. Les autres notifications ont été envoyées hors délai ou de manière erronée. Les utilisateurs seront contactés en matière de délais d'envoi. Pour ce faire, ils ont jusqu'à 2 jours après la date du vol. Le 3^e jour qui suit la date du vol, la Douane reçoit les listings et les envois supplémentaires ne sont plus pris en compte. ACB va conjointement avec la Douane, diffuser une communication tant à destination de toute la communauté, que des utilisateurs afin de les informer d'une part, de l'avantage effectif de l'application, et d'autre part, de l'évolution dans l'utilisation.

Pour la Phase II d'ECS, aucune date limite n'a encore été fixée. La proposition est dès lors de la fixer à l'issue de la phase de test. Les assistants en escale présents prédisent la phase de test pour le printemps 2018 et le lancement pour l'été.

Procédure d'urgence: Plusieurs parties émettent toujours leurs inquiétudes au sujet de la mise en œuvre d'une procédure d'urgence. Cette procédure doit encore faire l'objet d'une mûre réflexion et d'accords. Il a rapidement été fait remarquer que si la Douane ne peut pas libérer de budget pour un « dedicated software », une solution pourrait être proposée venant de l'industrie, avec comme exemple le BRUcloud. Réaction tout aussi immédiate : une solution doit certainement exister au niveau national, et donc pas de procédure distincte par aéroport. Autrement dit, il faut arriver à un accord global indépendant de l'industrie locale. Un RFP peut être établi pour le « dedicated software ». Un test de grande ampleur devra également avoir lieu.

En tout cas, il est nécessaire que le traitement de ce sujet se poursuive au niveau national, en se focalisant spécifiquement sur une procédure d'urgence pour le fret aérien. Sophany Ramaen va s'en charger.

Le Forum National a également fait savoir que le MIG pour le manifeste d'exportation du fret maritime sera revu. Le MIG pour le fret aérien ne devrait pas être modifié. La Douane le vérifiera spécifiquement pour le fret aérien.

Action :	Responsable	Date limite
ACB diffusera une communication concernant Douane App	ACB : Gauthier Weyns AGD&A	09.02.2018
Traiter la procédure d'urgence au Forum National	Sophany Ramaen	30-03-18
ECS Phase II - Test	Les GHA	Q2 2018
ECS Phase II - Lancement	AGD&A	Date à fixer

Marchandises introduites : Comptabilité marchandises DSDT

Corrections de la procédure/amélioration du manifeste

Un sous-groupe a été créé pour se pencher activement sur quelques sujets et élaborer des propositions en la matière. Une amélioration du manifeste a été abordée. Un certain nombre de points de l'ordre du jour ont été supprimés depuis la première réunion du sous-groupe de travail. Cela a libéré du temps pour aborder ce point au groupe de travail Douane. Il n'y aura provisoirement pas de réunions supplémentaires. Ce sujet sera à nouveau abordé lors de la prochaine réunion du groupe de travail Douane. Si d'autres mesures sont prises, celles-ci seront communiquées à la Concertation régionale.

Fréquence des listings de non-apurement

La communauté du fret aérien a fait la proposition de pouvoir recevoir des listings tous les 10 jours, de sorte que les envois non apurés puissent être suivis plus rapidement et que les dossiers puissent être évités au bureau.

Le Forum National a décidé de mettre ce sujet en suspens dans l'attente du nouveau GCB (2020 ?). Dans l'attente, on continuera à travailler comme on le fait actuellement.

Délais pour envoyer les DDT, à corriger et à apurer.

Si la douane peut avertir les déclarants à temps (via des listings) de l'existence d'une DDT fautive ou non apurée, celle-ci peut encore être adaptée ou apurée par voie électronique sans qu'un dossier doive être établi à cet effet. C'est la raison pour laquelle il est important que le délai au cours duquel une DDT peut être corrigée, soit suffisamment long.

La communauté du fret aérien a d'ores et déjà proposé de maintenir les délais actuels et de ne pas les écarter :

Expédition des envois : jusqu'à 5 jours après l'arrivée

Correction des envois : jusqu'à 20 jours après l'arrivée

Apurement des envois : jusqu'à 90 jours après l'arrivée

Le Forum National a décidé de mettre ce sujet en suspens dans l'attente du nouveau GCB (2020 ?). Dans l'attente, on continuera à travailler comme on le fait actuellement. Les délais sont par conséquent maintenus.

Nouveaux points à l'ordre du jour

Certaines compagnies aériennes sont clientes auprès de différents manutentionnaires. Un même vol peut être traité par deux manutentionnaires.

Une même LTA ne peut pas être envoyée partiellement par deux manutentionnaires. Mais deux GHA peuvent en revanche traiter un même vol ou un même envoi. Cependant, les lignes aériennes envoient bien des notifications ENS pour les différents GHA. En interne, la Douane ne voit aucun problème en la matière, et ce point ne sera plus traité.

Autorisation 24/7 pour les « transports routiers » – par compagnie aérienne – limitée à 1 an

+ Autorisation de chargement conjoint du fret aérien et le fret routier – par compagnie aérienne – limité à 1an

Actuellement, une autorisation de ce type est octroyée à chaque ligne aérienne distincte pour 1 an. Si une partie oublie le renouvellement, cela provoque un sérieux contretemps. Voici la proposition :

- Les GHA peuvent en principe reprendre l'autorisation des lignes aériennes et par conséquent, faire en personne la demande ce qui réduit les risques de retards.
- Le délai d'1 an est très court. Cela produit une activité administrative intensive sur une base annuelle, tant pour le demandeur que pour l'AGD&A elle-même. Le délai peut-il être prolongé ?

La Douane a accueilli la proposition positivement. La prolongation des délais offrirait en effet un avantage. L'origine de cette procédure n'est pas tout à fait claire et sera examinée plus en détail. S'il n'y a pas d'obstacles, le délai pourra être adapté. En outre, la Douane examinera le point de vue du GHA plus en détail et soumettra en interne si le GHA peut reprendre l'autorisation des lignes aériennes.

Informations sur la clôture des dossiers t-doc + directives sur les pièces justificatives alternatives

Un manutentionnaire a déclaré que systématiquement il ne recevait pas la clôture pour les documents T. Les autres parties présentes confirment cependant n'avoir aucun problème malgré les temps d'attente de quelques semaines. La Douane examine la situation pour le GHA concerné.

En ce qui concerne les directives pour les pièces justificatives alternatives :

Qu'accepte-t-on comme justification alternative ? Des directives et une communication claire sont nécessaires en la matière. L'action de recherche en matière de déclaration est du côté des agences, ce qui implique beaucoup de travail en cas de refus des pièces justificatives. Il arrive qu'un document imprimé provenant des régimes douaniers d'autres pays soit envoyé. Les originaux disparaissent de plus en plus du fait de la numérisation. Le groupe fait également référence à l'« article 312 » des dispositions d'application qui contient la réglementation sur les justificatifs. La commission douanière examinera la question le 31.01.2018.

Qui est légalement tenu d'envoyer un IE507 ?

Le relevé suivant a été établi dans le groupe :

- Le transporteur
- Le manutentionnaire
- Celui qui détient les marchandises
- Une personne employée par une des personnes susmentionnées

Mais qui porte la responsabilité finale ? La Douane s'y attèle et soumettra le problème au groupe de travail Sortie de marchandises du Forum National.

Single Window Pilot Project Maroc

Cela fait déjà un petit temps que l'on envisage un projet pilote entre la Belgique et le Maroc en matière de « Single Window ». Air Cargo Belgium souhaite en prendre la direction et était présent à l'événement « Single Window » de Portnet à Rabat, au Maroc. La connexion avec Jalal Benhayoun, CEO de Portnet, a été établie et ACB aimerait poursuivre la discussion de plans avec les bonnes parties prenantes. Sophany Ramaen signale qu'en la matière, Ilker-Selim Aydin est la bonne personne. Elle va demander un état de la situation et fournira à ACB les bons contacts en matière de « Single Window ».

Tony Bennett de Dakosy a signalé que l'IPCSA (International Port Community Systems Association) utilise déjà certains standards pour le « Single Window ». Cela peut avoir un intérêt pour éventuellement établir un plus grand nombre de connexions internationales. Tony Bennett examine si ACB pourrait être présent à une prochaine réunion de l'IPCSA.

Pour le reste

Nouveau membre dans la GDT Douane + Concertation régionale

Danny Proost a envoyé une demande pour pouvoir participer à la Concertation régionale. Danny est Customs Manager Belgium auprès de Rhenus Logistics. Le groupe n'a vu aucun problème à son adhésion. Danny siègera au sein du groupe de travail Douane et à la Concertation régionale en tant que membre BAFI.