



Forum National : GT Opérations

PROCÈS- VERBAL

28.05.2021

CONVENORS	Dorothy Cardoen (AGD&A) et Jan Van Wesemael (Alfaport –Voka)
SECRÉTAIRE	Jan Van Wesemael
PRÉSENTS	<p>Bart Engels - AGD&A Bart Vleugels - AGD&A Debby Bogemans - AGD&A Erik Van Poucke - AGD&A Ilse Eelen - AGD&A Klara Pasgang - AGD&A Luc Verhaeghe - AGD&A Nicolas Wengler - AGD&A Rudi Lodewijks - AGD&A Sandrina De Prins - AGD&A Sophany Ramaen - AGD&A Sven Van Der Biest - AGD&A Yoann Francou - AGD&A Yves Arys - AGD&A Bart Keersmaekers - NAVES VZW Isabelle Declercq - ABAS Stijn Schuerwegh - ABAS Nancy Smout - ABAS - Katoen Natie Paul Van Den Bulck - ACB Flip Goossens - Agoria Kjell Jamin - Agoria Rachida Maroukisse - Air Cargo Belgium Stijn Op de Beeck - Air Cargo Belgium Peter Tilleman - Antwerp World Diamond Centre Dennis Verheyen - ASV Nathalie Luyckx - ASV Richard Jansegers - ASV Ron Hof - ASV Diana Bouhuys - BCA Eric Van Den Bempt - BCA Jimmy Geninazzi - CEFIC Michiel Jacobs - CRSNP Sophie Withaecx - CRSNP Jessy van Aert - Essenscia Tim Verdijck - Essenscia Sylvie Groeninck - Fedustria Caroline Gubbi- FORWARD Belgium Joana Pijpe - FORWARD Belgium (KGH) Jan Maes - GSF Jan Mariën - GSF Katia Vanderkruisen - GSF Kristin van Kesteren-Stefan - Autorité portuaire d'Anvers Diederik Bogaerts - ICC BELGIUM Kim Van De Perre- NAVES Gino Roelandt - NAVES VZW Koen De Ridder - UNIZO Nick Vandenabeele - Vinum & Spiritus Daan De Vlieger - Vinum&Spiritus Raf Tassent - Voka - Antwerpen (Rank Consulting) Carl Roels - Voka - KvK Limburg (H.Essers) Michelle Baeten - Voka – KvK Limburg (Nike) Marc Staal - Voka Limburg Sophie Leplae - Voka West-Vlaanderen</p>
EXCUSÉS	

Le co-convernor du GT Opérations, Jan Van Wesemael (Alfaport Voka), ouvre la réunion et évoque la session d'information sur l'ICS2 qui a eu lieu en octobre 2020. Entre-temps, plusieurs projets sont en cours de développement, qui ont également un impact important sur le processus entrant (p. ex. mise en œuvre PN/TS = nouvelle comptabilité marchandises). De plus, l'objectif est de tracer, lors de cette réunion, les grandes lignes pour les années à venir et de convenir de la manière dont ces projets pourront être suivis par le GT.

Point 1 de l'ordre du jour : ECS 2 et manifeste d'exportation électronique dans le secteur aérien : explications et expériences pratiques de mise en œuvre

Concernant la mise en œuvre du manifeste d'exportation électronique et l'application de l'ECS dans le secteur aérien, un point sur la situation est fait par Air Cargo Belgium (Rachida Maroukisse) à l'aide d'une [présentation](#).

Air Cargo Belgium défend les intérêts des opérateurs aériens de Brucargo et suit de près plusieurs projets douaniers.

En principe, l'objectif est que le secteur aérien applique intégralement l'ECS à partir du 01.07.2021. L'évolution de ce projet est suivie avec l'ensemble des parties prenantes au cours d'une réunion hebdomadaire.

Le message de « transfert » qui est spécifique à l'aviation et qui est utilisé lors du transfert de marchandises (p. ex. d'un manutentionnaire vers un autre) requiert cependant une attention particulière.

Les représentants en douane testent également ce message.

Concernant l'introduction du manifeste d'exportation électronique, quelques problèmes sont rencontrés en cas de consolidation. Les envois mixtes (T1 et T2) sont ainsi totalement considérés comme des envois T1. Ce problème doit tout d'abord être résolu d'un point de vue technique avant que l'ECS2 puisse être lancé.

Point 2 de l'ordre du jour : L'ICS2 dans le secteur aérien : explications et expériences pratiques de mise en œuvre

En principe, le planning UE prévoit de lancer l'ICS2 dans le secteur aérien en mars 2023. Cependant, aucun opérateur ne le teste actuellement, en raison d'autres priorités (ECS et utilisation du jeu de données H7).

Rachida Maroukisse (ACB) fait remarquer que la mise en œuvre de l'ICS est volontairement tenue en suspens pour ne pas créer de confusion auprès des opérateurs. Le projet ICS2 sera abordé après la mise en œuvre de l'ECS (probablement après l'été 2021).

Stijn Op de Beeck (WFS) évoque également le projet PLACI (notification préalable d'un jeu de données limité dans le secteur aérien). La possibilité de *multiple filing* sera également prévue à terme.

Le secteur postal et des livraisons est déjà en train d'effectuer la mise en œuvre de PLACI. L'autre fret aérien mettra en œuvre l'ENS à partir de mars 2023.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
L'AGD&A a-t-elle déjà publié le MIG du <i>charge report</i> (version XML du message IE507) ?	Division Automatisation	Q1 2018
Transfert CODECO au GT Sortie de marchandises	Convenors GT Sortie de marchandises	Q1 2018

Point 3 de l'ordre du jour : ICS2 : Transition de la R1 vers la R2

Entre février et mai 2021, la Commission a publié plusieurs documents concernant le projet ICS2, notamment un document expliquant la transition de la *release 1* vers la *release 2* de l'ICS2 (voir [annexe](#)).

L'AGD&A (Yves Arys) présente les nouveaux développements et fait le point concernant l'ICS2 à l'aide d'une [présentation](#) (slide 8).

Trois *releases* sont prévues :

R1 : 15 mars 2021 : *air express air postal pre-loading* (jeu de données 7+1)

R2 : mars 2023 : mise en œuvre dans le secteur aérien

R3 : mars 2024 : mise en œuvre dans le secteur maritime, ainsi que dans celui du transport ferroviaire et routier

R1 : les opérateurs postaux et de courrier express envoient le jeu de données 7+1. L'échange de messages se fait via la *Shared Trade Interface* vers le *Common Repository*. Une analyse des risques est effectuée sur ces données. Une analyse des risques complète peut déjà être effectuée pour les envois postaux car le jeu de données des envois postaux est plus étendu.

Transition vers la R2 :

La R2 prévoit des modes de transport de des fonctionnalités supplémentaires

- Air express : *preloads* + *pre-arrivals* ainsi que PN et contrôle possible à l'entrée.
- Air cargo : mars 2023 PLACI (*preload*) + *pre-arrival full dataset* + PN + contrôle à la destination
- Air cargo et poste : *multiple filing*
- La R2 impliquera plus de parties
- Également transition ICS2 à partir de mars 2023 (nouveaux processus opérationnels)
- Lien avec PN/TS (via le système PN/TS)

Une approche par phases est prévue (voir document transition de la Commission du 02.03.2021 également joint en annexe au présent compte rendu).

À partir du 1^{er} mars 2023, les jeux de données complets pourront en principe être remis par les parties impliquées (message ICS2). Dans l'ICS2, un seul système de déclaration est prévu dans l'UE (STI – *shared trader interface* et *common repository*).

Le *multiple filing* permet au transporteur de n'introduire que les données dont il dispose (*master filing*).

À ces *master filings* sont associés des *house filings*, dans lesquels les données des documents de transports sous-jacents sont disponibles. Ces dernières données peuvent être introduites par les autres parties impliquées dans la chaîne de livraison (p. ex. les *freight forwarders*).

Le *common repository* constitue, sur la base des données qui sont envoyées par les différentes parties, un jeu de données complet (ENS) qui envoie à l'État membre concerné le jeu de données à partir duquel une analyse des risques peut être effectuée.

Outre le transporteur, l'article 127.6 du CDU définit également les autres parties qui peuvent introduire une ENS (importateurs, personne qui présente les marchandises au déchargement, etc.).

Si l'ENS n'est pas disponible au moment de la présentation, c'est en principe la personne qui présente les marchandises à ce moment-là qui doit encore introduire une ENS. La douane peut également permettre que cela se fasse à l'aide d'une déclaration de dépôt temporaire ou d'une déclaration par laquelle les marchandises sont placées sous un régime douanier.

Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) propose qu'en ce qui concerne l'introduction d'une ENS et l'application du *multiple filing* au sein des différentes communautés (portuaires et aéroportuaires), les différentes parties s'accordent sur qui devra introduire quelle donnée. L'objectif doit être de mettre en œuvre un processus uniforme.

Kristin van Kesteren – Stefan (Autorité portuaire d'Anvers) se pose la question de savoir dans quelle mesure les opérateurs auront une vue sur l'exhaustivité des jeux de données introduits.

L'AGD&A confirme que, via le *common repository*, des messages seront échangés avec les opérateurs concernés à propos de l'exhaustivité du jeu de données ENS.

Ainsi, lors de l'introduction du *master filing*, le transporteur devra indiquer quelles parties doivent encore introduire un *house filing*. Ces parties en seront ensuite informées via le système (via *ENS complete notifications*).

Il est recommandé d'expliquer de nouveau ce processus à l'avenir au sein du sous-GT spécifique qui sera mis sur pied pour ce thème.

Selon l'AGD&A, il incombe aux opérateurs d'entreprendre les actions nécessaires afin qu'il n'y ait aucun doute sur quelles parties doivent fournir quelles données. Du côté de la Commission, plusieurs organisations ont déjà été notifiées (p. ex. IATA)

Point 4 de l'ordre du jour : PN/TS (= *presentation notification/temporary storage*)

- Présentation sur le Groupe de travail européen et le *business process* **- Première présentation de quelques écrans**

Au sein du GT ICT (du 20.05.2021), quelques *business processes* ont été discutés, en plus des spécifications techniques des messages PN/TS. Étant donné le fait que le projet PN/TS remplacera en principe la comptabilité marchandises actuelle à partir de janvier/mars 2023, une attention toute particulière doit être accordée à ce projet. Le projet PN/TS est présenté par Joelle Lauwers (AGD&A) lors de la réunion à l'aide de la présentation PowerPoint qui est jointe à l'**annexe 3**.

Alfaport Voka déclare que l'impact opérationnel du projet PN/TS est probablement encore plus grand que la mise en œuvre de l'ICS2.

Portée du projet PN/TS :

PN : *presentation notification* (article 139 du CDU).

TS : *temporary storage* (article 145 du CDU).

L'article 149 du CDU stipule que les marchandises en dépôt temporaire doivent recevoir une destination douanière dans un délai de 90 jours (ou éventuellement être réexportées).

Le PN/TS remplacera la comptabilité marchandises actuelle (probablement début 2023). De plus, dans le cadre du TS, le transfert de marchandises entre titulaires de l'autorisation IST sera également prévu (uniquement pour des transferts au sein de la Belgique).

Le message AN (*arrival notification*) a été transféré sous le projet ICS2.

On a cherché à établir un seul et unique système pour le transport maritime et aérien. Les messages actuels (comme CUSCAR) ne satisfont plus aux dispositions du CDU.

Les messages PN/TS sont en XML. Il a été décidé de ne plus adapter les applications actuelles.

Les nouveaux systèmes seront conçus de manière modulaire, ce qui offre plusieurs avantages, p. ex. au niveau de l'entretien et des mises à jour.

Au sein du GT EU PN//TS, un système IT commun sera développé avec les dix États membres participants (BE, FR, SE, SK, RO, MT, LT, CY, IT, AT), qui pourra éventuellement être utilisé par la suite par d'autres États membres.

Discussion du processus de dépôt temporaire (TS)

Lors de la mise en dépôt temporaire de marchandises, deux options sont possibles :

1. La DDT/TSD peut être envoyée avant l'arrivée des marchandises (*pre-lodged TSD*). Les marchandises doivent être présentées dans un délai de 30 jours. Si ce n'est pas le cas, cette déclaration sera annulée automatiquement par le système. Une comparaison sera également faite entre l'*arrival notification* (AN) et la DDT/TSD. Il sera également possible de modifier la DDT/TSD.
Si tout est conforme, la TSD qui a été envoyée au préalable sera activée. Une TSD validée peut également encore être modifiée ultérieurement.

Soit une TSD qui contient le jeu complet de données est envoyée lors d'une déclaration « *pre-lodged* », soit les données de l'ENS envoyée antérieurement (via le *common repository*) sont récupérées en se référant au MRN de l'ENS.

Le déclarant recevra dans tous les cas un message : soit un message MRN, soit un message d'erreur. Ultérieurement dans le processus, un autre déclarant peut envoyer un message PN avec une référence au MRN de la déclaration TSD et de l'ENS préalablement introduites. Ce dernier déclarant reçoit à son tour de nouveau un message MRN ou un message d'erreur.

Le MRN de la déclaration *pre-lodged* est important pour l'activation de la déclaration TSD et le MRN de l'ENS est important pour la clôture du processus ICS2.

La personne qui introduit la TSD recevra un message au moment de l'activation de cette TSD. Le déclarant de la PN est également informé du fait que la PN a été associée à une déclaration TSD.

2. La deuxième option consiste à introduire une déclaration combinée (TSD et PN) au moment de l'arrivée des marchandises. Dans ce cas également, la personne qui introduit la déclaration recevra soit un message MRN, soit un message d'erreur. La TSD peut être modifiée.

Joelle Lauwers présente ensuite quelques écrans qui sont actuellement déjà disponibles dans l'environnement de test. Le système offrira également de larges possibilités de consultation, tant pour la douane que pour les opérateurs. Ainsi, il sera possible de générer des rapports sur les items encore ouverts, pour lesquels le dépôt temporaire n'est pas encore terminé.

Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) fait remarquer que les développements IT sont déjà bien avancés. Cependant, l'impact de ces nouvelles applications sur les procédures de douane qui y sont associées et les accords qui devront être conclus entre les acteurs concernant l'introduction des différentes déclarations n'ont pour le moment pas encore été repris. Ainsi, le processus actuel relatif aux marchandises entrantes doit être totalement révisé.

Le moment de la mise en œuvre du PN/TS (janvier/mars 2023) et de l'ICS2 pour le secteur maritime (mars 2024) mérite également une attention particulière. Il faut ainsi vérifier dans quelle mesure la mise en œuvre du PN/TS peut coïncider avec la mise en œuvre de l'ICS2.

L'AGD&A a indiqué lors d'une récente réunion du GT ICT qu'elle tentera de les faire coïncider à condition que la Commission marque son accord. En principe, le PN/TS partira déjà en production le 1^{er} janvier 2023. Le 1^{er} janvier 2023, l'ICS2 (*release 2*) partira en production et, à partir de ce moment-là, les données de l'ENS devraient pouvoir être récupérées (pour le transport aérien).

Pour les flux maritimes, les données ENS ne pourront être récupérées qu'en mars 2024. Il faut donc tenir compte du fait que le PN/TS devra d'abord être mis en œuvre pour le secteur maritime.

Le co-convenor propose dès lors de continuer à discuter des aspects opérationnels dans le cadre des projets PN/TS et ICS2 avec l'ensemble des acteurs concernés au sein d'un sous-groupe de travail à part, qui doit être constitué aussi vite que possible.

Action : les convenors formuleront à ce propos une proposition au Comité de pilotage du Forum National concernant la composition de ce sous-GT.

Kristin Van Kesteren-Stefan (PoA) fait remarquer que le groupe cible de ce projet est très large et que jusqu'à aujourd'hui, le projet s'est limité au développement des spécifications techniques pour les différents messages. Les conséquences de cette procédure pour la douane et pour les opérateurs n'ont jusqu'à présent pas encore été discutées. Cela doit se faire de toute urgence.

Dorothy Cardoen (AGD&A) fait remarquer qu'en ce qui concerne le secteur maritime, il existe un risque qu'entre mars 2023 et mars 2024, il ne soit plus possible de récupérer des données de l'ENS et qu'au cours de cette période limitée, il faille prévoir un processus alternatif.

On regardera avec le GT quelles sont les parties qui doivent disposer des données pour introduire une déclaration TSD. Ces éléments de données sont repris dans la colonne G4 de l'annexe B du règlement délégué. Selon l'AGD&A, ces données peuvent être envoyées au niveau *master* ou *house*.

Question importante : les données ENS seront-elles réutilisées par de nombreux opérateurs ?

Stijn Op de Beeck (WFS) se fait également du souci concernant la mise en œuvre de ces projets dans les États membres voisins. Bien entendu, tous les États membres doivent mettre en œuvre ces projets au même moment, et aucune concurrence ne peut se produire entre les États membres. Le secteur aérien espère que la procédure sera plus ou moins simultanée dans les États membres concernés. Dans le cadre de l'e-commerce, il est fait remarquer que lorsque la déclaration avec le jeu de données réduit (H7) n'est pas utilisée, ces marchandises devront également suivre la procédure normale (placement en dépôt temporaire).

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Harmonisation du processus opérationnel avec les différentes parties prenantes au sein du sous-GT	Convenors GT Opérations	ASAP
Relevé des éléments de données des différentes déclarations	Convenors GT Opérations	ASAP
Composition du sous-GT PN/TS/ICS2	Convenors GT Opérations	ASAP

Point 5 de l'ordre du jour : Projet « transfert sous IST »

Luc Verhaeghe (AGD&A) présente l'état d'avancement du projet pilote « transfert sous IST ». Ce projet a vu le jour à la suite de la note « transfert sous IST » de l'AGD&A qui a été rédigée à la demande du commerce. Cette note décrit une procédure temporaire dans l'attente de l'adaptation de la comptabilité marchandises dans le cadre du projet européen PN/TS. L'objectif du projet pilote est donc de tester la procédure temporaire auprès de quelques entreprises pilotes. Plusieurs entreprises ont introduit une demande pour participer à ce projet.

Ces entreprises ont été informées le 20 octobre 2020 des étapes à suivre dans le cadre du projet, à commencer par l'introduction d'une requête de modification de leur autorisation IST. Le modèle de formulaire de demande a été envoyé par e-mail à cette même date, ainsi que le modèle d'engagement dans lequel il faut mentionner qui sont l'IST d'expédition et l'IST de réception.

Parmi les huit entreprises, une seule a jusqu'à présent introduit une demande de modification de son IST. La demande a été acceptée par le service Autorisations régional concerné et un audit est prévu en juin prochain.

Les autres entreprises n'ont pas encore introduit de demande de modification de leur IST et ce, soit sans en donner de raison, soit pour l'une des raisons suivantes :

- des problèmes de logiciel ;
- les tracasseries administratives qu'impliquerait cette modification ;
- une autre solution trouvée pour le trafic spécifique.

Il est donc clair que, sur la base de ces informations, on peut difficilement parler d'un test qui génère suffisamment de données pour évaluer et adapter la note « transfert sous IST ».

Les entreprises qui s'étaient portées candidates pour ce projet pilote à Brucargo ont arrêté ce projet parce qu'aucun des manutentionnaires ne dispose d'une autorisation OEA.

Alfaport Voka se demande quelles seront les conséquences de la mise en œuvre du PN/TS sur le projet « transfert sous IST ». Selon l'AGD&A, le message de transfert est bien prévu dans le projet PN/TS mais l'analyse n'a débuté que récemment.

La question se pose de savoir dans quelle mesure les entreprises pilotes sont disposées à prévoir une alternative jusqu'en mars 2023, sachant qu'il existe un risque que le processus change à nouveau à partir de mars 2023. Ce point doit être abordé avec les opérateurs concernés.

Debby Bogemans (AGD&A) fait part de son inquiétude concernant ce projet car la date de mise en œuvre du PN/TS est proche. Il revient dès lors aux entreprises pilotes de décider dans quelle mesure ce projet sera poursuivi dans l'attente de la mise en œuvre du PN/TS.

Une autre question qui se pose est de savoir dans quelles conditions (utilisation jeu de données) le transfert aura lieu sous le projet PN/TS. Il est peu probable que le jeu de données limité (EIR + quelques données complémentaires) puisse être conservé lors du transfert PN/TS.

Il faut également accorder de l'attention aux localisations IST qui se trouvent à l'intérieur du pays. Les envois en transit entrants contenant des marchandises non UE passeront à l'avenir via le PN/TS, ce qui n'est pas le cas actuellement avec la comptabilité marchandises. Quel sera l'impact sur les processus à partir de janvier/mars 2023 ?

PoA (Kristin van Kesteren – Stefan) déplore que le transfert n'ait pas encore eu lieu, cinq ans après la mise en œuvre du CDU. Rudi Lodewijks (AGD&A) avance notamment comme raison le fait que les entreprises ont actuellement d'autres priorités (Brexit, mise en œuvre e-globalisation) et ont quelque peu mis ce projet de côté. Il convient de tenir compte du fait que la mise en œuvre d'un projet de ce type implique également l'adaptation des systèmes IT.

Il revient maintenant aux entreprises pilotes concernées de décider de la manière dont elles procéderont par la suite.

Jan Maes (ASV) aborde la problématique de la réexportation (p. ex. depuis le régime d'entrepôt douanier des Pays-Bas, où les marchandises quittent l'UE par le port d'Anvers). Ce mouvement relève de l'AES et est de préférence effectué sous le régime 3171 sans être associé à une déclaration de transit. Selon Yves Arys (AGD&A), des procédures spécifiques sont prévues à cet effet dans le cadre de l'AES.

Action : ce point sera abordé avec les fonctionnaires compétents (Klara Pasgang /Wouter De Vlieghe /Lindsay Jacobs).

Mini-CUSCAR disparaît pour les mouvements de transbordement

Lors de la mise en œuvre du PN/TS (janvier/mars 2023), on cessera également d'utiliser le message « mini CUSCAR ».

À sa place, un message « notification de réexportation » sera créé. L'AGD&A a retiré le message précité du projet AES et l'a transféré dans le projet PN/TS car en cas de transbordement, la fin du dépôt temporaire devra se faire via cette notification de réexportation. Cette notification est considérée comme faisant partie de la comptabilité marchandises. Il est également fait remarquer que le jeu de données prescrit de l'annexe B (DA) doit être respecté. Cela permet d'obtenir plus de clarté sur le développement de la notification de réexportation (voir dernier point de l'ordre du jour).

Il est également proposé d'établir un relevé des éléments de données des déclarations qui sont associés aux différents projets afin d'en discuter plus en détail au sein du sous-GT.

Le message de transfert ne peut pas encore être mis en œuvre car il n'a pas encore été soumis à une analyse. Le message européen est connu (colonne G5 de l'annexe B). En ce qui concerne le message national, la Belgique fera une proposition au GT européen PN/TS. Le message national peut s'écarter du message de transfert européen mais il faudra trouver un consensus entre les dix États membres au sein du GT.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Les entreprises du projet pilote « transfert sous IST » doivent décider si elles poursuivent ce projet.	Suivi AGD&A	ASAP

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Vérifier quelles procédures doivent être appliquées dans le cadre de l'AES en cas de réexportation, en combinaison ou non avec le transit.	Les convenors s'accordent avec Klara Pasgang/Wouter De Vlieger/ Lindsay Jacobs.	ASAP

Point 6 de l'ordre du jour : Problèmes liés aux confirmations de sortie

En collaboration avec le secteur privé, l'AGD&A tente d'établir quelle serait la base de cette problématique qui a refait son apparition depuis début 2021.

Une première analyse des rapports disponibles n'a pas vraiment permis d'identifier de problème structurel.

Actuellement, le processus de sortie est totalement automatisé. Si quelque chose se passe mal au cours d'une seule des étapes de ce processus, aucune confirmation de sortie ne sera générée à la fin.

Ce point a également été discuté le 26.05.2021 lors de la concertation régionale (Trade Facilitation) à Anvers. Lors de cette concertation, il a également été déclaré que, bien que la notification d'arrivée et le manifeste d'exportation aient été correctement introduits, certaines déclarations ne reçoivent cependant pas de confirmation de sortie.

Sur la base de rapports concrets, cette situation sera analysée plus en détail par l'AGD&A afin d'établir la cause de cette problématique.

Dorothy Cardoen (AGD&A) demande dès lors que les cas spécifiques qui se produisent soient communiqués afin qu'ils puissent être examinés plus en détail avec le département ICT.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Les problèmes liés aux confirmations de sortie peuvent être communiqués à l'AGD&A.	Dorothy Cardoen et le département ICT	ASAP

Point 7 de l'ordre du jour : Développement d'une notification de réexportation

Voir les explications de l'avant-dernier point de l'ordre du jour.

La date de la prochaine réunion sera communiquée ultérieurement.