



# Forum National : GT Operations Sous-GT PN/TS

PROCÈS-  
VERBAL

27.10.2021

<b>CONVENORS</b>	Dorothy Cardoen (AGD&A) et Jan Van Wesemael (Alfaport Voka)
<b>SECRÉTAIRE</b>	Jan Van Wesemael
<b>PRÉSENTS</b>	<p>Arnaud De Wilde - Opérations Louvain            Bart Cieters - Automatisation            Bart Engels - Forum National            Bart Keersmaekers - ASV/Naves            Bert Selis - Aéroport de Liège/Bierset            Damian Guillaume - AGD&amp;A            Debby Bogemans - Opérations Hasselt            Dorothy Cardoen - Opérations Anvers            Erika Verbelen - AGD&amp;A            Eylem Aydemir - Législation douanière            Gino Roelandt - ASV/Naves            Hendrik Moerkerke - ASV/Naves            HILDE BRUGGEMAN - ASV/Naves            Ilse Eelen - Opérations Anvers            Isabelle De Clercq - ABAS            Jan Maes - ASV/Naves            Jan Marien - ASV/Naves            Jan Van Wesemael - Alfaport Voka            Jef Hermans - Forward Belgium            Jeroen Sarrazyn - AGD&amp;A            Jessy Van Aert - Essenscia            Jim Styleman - CRSNP            Joelle Lauwers - AGD&amp;A            Joelle Lauwers - Automatisation            Johan Geerts - CRSNP            Joke Verdeyen - Opérations Hasselt            Kai-Wing So - AGD&amp;A            Kim Van de Perre - ASV/Naves            Koen Breemersch - NxTPort            Kristin van Kesteren-Stefan - Port of Antwerp            Maggy Moens - Opérations Anvers            Michel Lequeu - Opérations Liège            Pascal Deglume - Opérations Mons            Rachida Maroukisse - Air Cargo Belgium            Ron Hof - ASV/Naves            Rudi Lodewijks - AGD&amp;A            Sam van de Veegaete - Opérations Gand            Steven Michiels - APZI            Stijn Op De Beeck - Air Cargo Belgium            Stijn Schuerwegh - MPET(ABAS)            Sven Van der Biest - TES            Tom Smet - Forward Belgium            William Sluys - Opérations Bruxelles            Yves Arys - Automatisation            Yves Rykbosch - Opérations Gand</p>

La convenor Dorothy Cardoen (AGD&A) ouvre la réunion et présente l'ordre du jour.

Le co-convenor Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) explique les objectifs de la réunion, à savoir l'établissement d'une *roadmap* et la définition de plusieurs points d'action afin de permettre ensuite la poursuite des activités au sein de plusieurs groupes de travail techniques.

Dorothy Cardoen fait référence à la réunion précédente (juillet 2021), au cours de laquelle il a été suggéré de séparer les différents flux de marchandises (mer, air et hinterland). Il est proposé de se pencher, par branche (air, mer, hinterland), sur quelques aspects techniques, car chaque flux de marchandises requiert une approche distincte.

## EXPLICATIONS ACTIVITÉS AIR

Rachida Maroukisse (ACB) et Stijn Op de Beeck donnent un aperçu du fonctionnement des groupes de travail actuels qui se penchent sur quelques projets douaniers. À l'heure actuelle, il y a une comptabilité marchandises à Zaventem uniquement et pas dans les autres aéroports. Cependant, l'impact opérationnel de ces projets n'a pas encore été examiné. Il sera important d'établir l'impact de ces nouveaux projets sur les activités des manutentionnaires, des forwarders et des compagnies aériennes.

Rachida Maroukisse propose de créer un GT distinct (avec d'autres aéroports). Bert Selis (aéroport de Liège) soutient cette proposition et souligne l'importance d'une coordination régulière avec les services impliqués de l'AGD&A.

Stijn Op de Beeck explique ensuite quelques points liés à l'ENS.

- Le message ENS est utilisé à l'aéroport avec un ensemble de données limité. Les messages ENS ne sont actuellement pas liés à la comptabilité marchandises. À l'avenir, on travaillera avec un *ENS multi filing*. La responsabilité incombe ici en principe aux compagnies aériennes, qui doivent pouvoir fournir les données au minimum quatre heures avant l'arrivée de l'avion.
- Les opérateurs doivent avoir une meilleure idée de ce que sera l'impact opérationnel de ces projets sur leurs processus.
- Du côté de l'AGD&A, les services/agents suivants doivent être impliqués. Bart Cieters (AGD&A) examine en interne quelles personnes peuvent être déléguées par l'AGD&A.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Examiner quels agents/services doivent être impliqués lors de la concertation	Bart Cieters	ASAP

### Remarque de l'AGD&A

Yves Arys (AGD&A) fait remarquer que les acteurs (opérateurs économiques) devront s'accorder entre eux sur les parties qui enverront certains messages. Les *business analysts* de l'AGD&A sont prêts à apporter leur soutien à ces discussions, en fournissant des informations sur le fonctionnement du système et sur les spécifications des messages.

Outre une représentation du service Automatisation, des agents des services Législation et Processus & Méthodes devront également être impliqués.

Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) explique qu'au niveau de la méthodologie, l'objectif est d'étudier, au sein des différents secteurs/branches (mer, air, hinterland), avec les acteurs impliqués quel est l'impact des projets PN/TS et, dans une phase ultérieure, d'ICS2, sur les processus actuels et de regarder quelles parties enverront les données/messages et à quel moment.

En ce qui concerne l'échange des messages entre les opérateurs et l'AGD&A, J. Van Wesemael part du principe que les développeurs du logiciel développent les messages conformément aux spécifications prescrites et adapteront à un moment donné leurs applications existantes à la nouvelle situation. La manière dont cela est mis sur pied d'un point de vue informatique ne fera pas l'objet de discussions au sein des groupes de travail techniques mer, air et hinterland. Ces derniers groupes de travail mettront l'accent sur l'impact opérationnel des nouveaux projets sur les processus.

Les groupes de travail techniques distincts peuvent régler eux-mêmes l'organisation de leurs réunions. Un état d'avancement intermédiaire sera donné lors de la séance plénière du sous-GT Opérations.

## EXPLICATIONS PROCESSUS ENTRÉE PAR MER

Dorothy Cardoen (AGD&A) explique à l'aide d'une [présentation](#) le processus actuel de fret maritime entrant. À l'heure actuelle, le franchissement de la balise de Vlissingen (Anvers) et d'Ostende (Zeebrugge) génère un message important dans le processus d'importation par mer.

Actuellement, l'activation de la liste de chargement (CUSCAR) est considérée comme une déclaration de dépôt temporaire (DDT). La DDT est introduite par l'agent maritime là où la responsabilité du suivi des marchandises en dépôt temporaire incombe au titulaire de l'autorisation IST (terminal).

Au sein du groupe de travail technique mer, il faudra regarder quelles parties devront se charger de l'introduction des déclarations et des messages.

La réalisation des sélections et des contrôles est également un point qui doit être examiné dans le cadre du nouveau processus. À ce propos, Jan Van Wesemael évoque le processus qui a été mis en œuvre à Rotterdam et qui fait usage de « prédéclarations » et d'un « message automatique de présentation » sur la base desquels des contrôles peuvent être initiés.

Il faut également envisager un système similaire en Belgique.

La question se pose également de savoir dans quelle mesure il faudra prévoir à l'avenir la possibilité de permettre à certaines parties de modifier certaines déclarations. Actuellement, seul l'agent maritime peut modifier la liste de chargement. Le manutentionnaire ne peut pas modifier des déclarations/messages.

## Introduction d'ENS - PN et DDT

Yves Arys (AGD&A) fait remarquer qu'un message PN ne peut être introduit que lorsque les marchandises sont déchargées. Cette déclaration PN activera alors la déclaration TS préalable (pour autant que cette option ait été utilisée).

Questions qui se posent pour le futur :

- Quelle est la partie qui introduira la déclaration préalable ?
- Quelle est la partie qui enverra le message PN ?

Une autre option est qu'une déclaration TS complète soit introduite (combinaison de déclaration préalable + PN au moment du déchargement). Question : quelle est la partie qui se charge de cette déclaration ?

Jan Van Wesemael fait remarquer que le rôle du manutentionnaire/terminal n'est pas le même dans les ports et dans les aéroports. En ce qui concerne le fret maritime, le titulaire de l'autorisation IST est dans le flou le plus total en ce qui concerne les données des marchandises.

Il est fait remarquer que l'ENS + certains éléments complémentaires (document de transport + code de localisation) sont plus ou moins le contenu d'une DDT. Cela peut offrir quelques opportunités à terme.

Sur la base de l'ENS introduit, la Belgique dispose également de ces données (lorsque les marchandises sont arrivées par un autre État membre aussi).

Ce n'est que dans le cas de détournement du navire que les données ENS sont récupérées et transférées vers le système national après l'introduction du PN.

## Utilisation de déclarations de type D et de déclarations incomplètes

Jef Hermans (FORWARD Belgium) fait remarquer que les déclarations de type D doivent pouvoir être conservées dans le processus. Selon Kristin van Kesteren-Stefan (PoA), il est important que l'utilisation de déclarations incomplètes (p. ex. dans le cas de vrac liquide) soit également un sujet traité au sein du GT mer. Selon Yves Arys (AGD&A), la déclaration préalablement introduite de type D doit également être considérée comme une déclaration de dépôt temporaire. En d'autres termes, à ce moment-là, les marchandises sont directement placées sous le régime douanier sans être placées préalablement en DT. Un PN spécifique devra dès lors être envoyé, qui effectuera l'IDMS (remplaçant du PLDA). **Il s'agit d'une différence substantielle par rapport au processus actuel.**

Jessy Van Aert (Evonik) souligne également l'importance de la déclaration de suivi introduite et du moment d'activation de la déclaration de dépôt temporaire (DDT) Le moment d'activation de la déclaration de suivi est important pour assurer la fluidité des flux de marchandises.

Ce point doit encore être examiné plus en détail (conformité avec la législation).

## Impact sur le CCRM et sur la comptabilité matières DT

Selon Hilde Bruggeman (ASV), il faut réfléchir à un processus qui suit la mainlevée des conteneurs. En d'autres termes, l'impact du nouveau processus sur le message de mainlevée des conteneurs (CCRM) doit également être étudié.

Il convient également d'accorder l'attention nécessaire à la comptabilité matières DT.

Le suivi des marchandises de l'Union doit également être examiné.

De plus, ASV souhaite se coordonner avec différents services de l'AGD&A (législation, méthodes de travail ICT) à propos de l'impact des nouveaux processus.

## Suivi de l'arrivée de marchandises de l'Union (RSS – regular shipping service) :

En ce qui concerne l'apurement de la liste de chargement pour les marchandises de l'Union (statut C actuel sur la liste de chargement), on recherche, d'après Joelle Lauwers (AGD&A), une solution pour apurer la liste de chargement (comptabilité) par le biais d'un message PN spécifique.

En d'autres termes, un message PN est prévu pour les lignes RSS, malgré le fait que les marchandises n'aillent pas en dépôt temporaire.

## Moment de présentation

Dans la nouvelle situation, il faudra examiner comment procéder avec le signal de la balise de Vlissingen (entrée des marchandises dans le territoire douanier de l'UE). Lors du déchargement, les marchandises seront présentées à la douane (PN).

Le message qui est envoyé par la balise de Vlissingen correspond à l'*arrival notification* qui doit en principe être envoyée vers le système UE.

Le moment auquel le message PN peut être envoyé sera abordé lors de la concertation au sein du groupe de travail technique. Le message PN doit en tout cas être envoyé après le moment d'envoi du message AN. Il faut saisir cette occasion pour optimiser le processus là où cela est possible, tant du point de vue de la douane que de celui des opérateurs.

Ci-après sont présentées de manière succincte les étapes d'entrée des marchandises dans l'UE par mer

- ENS
- TSD préalable ou déclaration de type D préalable
- AN
- PN (validation des déclarations/messages préalablement introduits).

Aux Pays-Bas (port de Rotterdam), un « message automatique de présentation » est généré sur la base de l'ATA du navire.

L'AGD&A fait remarquer que l'utilisation d'un processus similaire doit être étudiée. L'AGD&A attire l'attention sur le fait qu'en Belgique, on n'utilisera pas les systèmes portuaires pour recupérer des données.

Ron Hof (ONE) propose que les questions complémentaires relatives à la procédure telle qu'elle est appliquée aux Pays-Bas lui soient adressées.

Hilde Bruggeman (ASV) déclare qu'actuellement, aux Pays-Bas, c'est le service de capitainerie portuaire qui détermine le moment de présentation.

ASV fournira plus d'informations à ce sujet aux convenors.

Stijn Op de Beeck fait remarquer que pour le trafic aérien, l'ATA est le moment où les roues de l'avion touchent le sol. Cette information provient des autorités aériennes. Il faut veiller à ce que le futur processus soit aussi simple que possible.

L'AGD&A souligne une fois encore qu'aucun message PN ne peut être introduit pour les marchandises qui ne sont pas déchargés de leur moyen de transport et que la DDT/TSD est activée au moment où le message PN ou le message combiné (PN/DDT) est introduit, et ce, tant pour le transport maritime qu'aérien.

## **PROCESSUS HINTERLAND**

À l'intérieur du pays, il s'agit principalement d'envois sous transit entrants qui y prennent fin. Les éléments de données de la déclaration de transit devraient pouvoir être réutilisés en tant que déclaration DT, rendant le message PN inutile.

La présentation des marchandises au bureau de destination devrait être considérée comme un message PN. D'un point de vue légal, il n'est pas prévu d'introduire un message PN après la fin du régime de transit. L'impact dans l'hinterland sera probablement moindre qu'attendu initialement parce que les données du NCTS seront réutilisées.

L'apurement de la comptabilité marchandises (PN/TS) devra se faire d'une autre manière qu'actuellement.

En ce qui concerne le GT Hinterland, Jessy Van Aert (Evonik) fait remarquer que l'attention nécessaire doit être accordée à l'utilisation du message EIR (pour l'apurement de la comptabilité marchandises). Le message EIR doit être considéré comme une déclaration simplifiée.

Rudi Lodewijks (AGD&A) fait remarquer qu'un message EIR permet de placer les marchandises sous le régime concerné (libre circulation, entrepôt, etc.). Dans le cas d'une mise en libre circulation, s'ensuit une déclaration (globale) complémentaire périodique. En principe, cela n'est pas nécessaire dans le cadre du régime d'entrepôt.

Sous quelle forme le message EIR peut-il continuer à exister dans le futur ?

Étant donné que les industriels sont plus nombreux au sein de la concertation régionale NF, il est envisagé de porter ce point à la concertation régionale. Le secrétariat NF examine cela avec la région de Hasselt.

## **DIVERS**

### Exhaustivité ENS filing

Dans le cadre du projet ICS2, les ports maritimes et les aéroports se demandent qui sera en charge de l'exhaustivité des données/déclarations ENS. Est-ce que la compagnie aérienne/maritime ne pourra expédier les marchandises que dès qu'il sera apparu clairement que toutes les données sont disponibles ?

Dans le cadre d'un *multiple filing*, il s'agira de déterminer quelle partie déposera quelles données. Il est attendu du transporteur qu'il se charge du *master filing*. Cependant, le transporteur ne disposera pas de toutes les données pour envoyer l'ensemble complet de données ENS. Dans de nombreux cas, d'autres parties (p. ex. les forwarders/expéditeurs) pourront introduire les *house filings*. Une possibilité est également prévue de permettre au transporteur de fournir la totalité de l'ensemble de données.

Les opérateurs économiques doivent convenir entre eux de la manière d'aborder cela en pratique (accords contractuels).

## **APPEL À CANDIDATS POUR LES GROUPES DE TRAVAIL TECHNIQUE MER, AIR, HINTERLAND**

Les personnes qui souhaitent participer aux groupes de travail techniques MER, AIR, HINTERLAND peuvent envoyer leur candidature au secrétariat du Forum National.

Bart Engels (AGD&A) examine en interne comment le GT Hinterland peut être constitué en fonction de l'interprétation régionale.

Il est proposé d'organiser une prochaine réunion plénière au cours du mois de janvier 2022, qui serait l'occasion de faire le point sur les activités des groupes de travail mer, air et hinterland.

De plus, les coordinateurs des différents groupes de travail techniques doivent s'organiser et prévoir aussi vite que possible quelques réunions techniques.

<b>NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)</b>	<b>RESPONSABLE</b>	<b>ÉCHÉANCE</b>
Impact opérationnel de ces projets sur leurs processus	Opérateurs	ASAP

\*\*\*\*\*