

Le co-convenor Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) fait référence à la session d'information concernant le MASP organisée par l'AGD&A le 25.01.2022. De nombreuses questions ont été soulevées lors de la session susmentionnée concernant les parties censées introduire certaines déclarations. Une FAQ, actuellement en cours de préparation par l'AGD&A, fournira une réponse aux questions soulevées.

EXPLICATION DES ACTIVITÉS DU GT MER (réunion du 22.12.2021)

Lors de la dernière réunion du sous-groupe de travail technique MER (du 22.12.2021), les membres ont exprimé leur inquiétude concernant le timing serré pendant lequel plusieurs projets MASP doivent être mis en œuvre. La différence de timing entre la mise en œuvre des projets PN/TS et ICS2 pour le secteur maritime a également été signalée auprès de la Commission par le biais de différents canaux, mais sans résultat pour le moment.

Le processus tel qu'il est appliqué aux Pays-Bas a également été abordé lors de la réunion du 22.12.2021.

Le WSC (World Shipping Council) examine également avec les compagnies maritimes le rôle qu'elles peuvent jouer lors de la collecte des éléments de données dans le cadre de l'ENS.

EXPLICATION DES ACTIVITÉS DU GT HINTERLAND (réunion du 10.12.2021)

Bart Engels (AGD&A) rapporte que le 10.12.2021, Yves Arys (AGD&A) a donné une explication concernant l'impact de ce projet sur les processus à l'intérieur du pays lors de la concertation régionale à Hasselt. La présentation est disponible sur le site Internet du Forum national <https://www.naforna.be/fr/node/454>.

EXPLICATION DES ACTIVITÉS DU GT AIR

Bart Engels (AGD&A) rapporte également que le GT Air sera coordonné par l'organisation professionnelle ACB (Air Cargo Belgium). Tous les aéroports belges seront concernés au sein du GT Le groupe de travail existant concernant la mise en œuvre de l'ECS sera réactivé en vue de la réalisation des projets PN/TS et ICS2.

EXPLICATION DES TABLEAUX DES ÉLÉMENTS DE DONNÉES _ ANNEXE B DE L'ACTE DÉLÉGUÉ CDU (RÈGLEMENT 2015/2446)

Dorothy Cardoen (AGD&A) explique les tableaux récapitulatifs contenant les éléments de données qui devront être introduits dans le cadre des déclarations ENS, PN et TS.

- Les colonnes F contiennent les éléments de données qui doivent être introduits dans le cadre de l'ENS (distinction des différents ensembles de données par mode de transport : par voie maritime ou aérienne, par courrier express ou par la poste).
- Les colonnes G3 et G4 contiennent les éléments de données concernant PN et TS.

La route et le rail ne sont pas traités car aucune marchandise ne peut entrer dans l'UE par ces modes de transport via le territoire belge.

Ces informations devraient permettre aux groupes de travail techniques MER, AIR et HINTERLAND de vérifier quelles données doivent être collectées et quelles parties introduiront les données.

Yves Arys (AGD&A) précise que dans la dernière version de l'annexe B, les différents scénarios (types ENS-filings) ont été répartis. Les numéros des données d'identification ont également été modifiés dans la dernière version.

Le tableau prévoit également une répartition des différents niveaux auxquels les éléments de données doivent être déclarés. Nous distinguons les niveaux suivants :

- déclaration/master consignment/master consignment item
- déclaration/house consignment/house consignment item

L'ensemble minimal de données PN/TS suppose qu'une réutilisation des données ENS peut avoir lieu. S'il n'y a pas d'ENS, un TSD complet doit être introduit.

Ron Hof (ASV - ONE) rapporte que les compagnies maritimes peuvent travailler car ces tableaux donnent une idée globale des éléments de données qui doivent être introduits. Il serait utile qu'une autre colonne soit ajoutée dans l'aperçu avec les éléments de données qui sont actuellement introduits.

L'AGD&A est d'avis que cette action n'est pas recommandée étant donné que les différences pour PN/TS sont trop importantes par rapport à la situation actuelle. L'AGD&A n'a pas non plus effectué de cartographie, compte tenu des grandes différences et du fait qu'un système entièrement nouveau est en cours d'élaboration.

Apparemment, un tableau reprenant une comparaison des éléments de données est néanmoins disponible dans le cadre du projet MSW (Maritime Single Window).

Jan Maes (Grimaldi – ASV) rapporte que les données ENS disponibles aujourd'hui sont minimales. Les compagnies maritimes devront vérifier si elles sont en mesure de collecter les données du TS.

Lors de l'envoi du TS, il convient de faire référence au MRN du document préalable (ENS).

Le tableau est un bon outil pour permettre la poursuite des activités. Il est disponible sur le site Internet du Forum national.

CONTACTS AVEC WSC

Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) a contacté WSC pour harmoniser avec eux un certain nombre d'éléments concernant ces projets. Pour les compagnies maritimes, l'accent porte sur l'ICS2 (ENS). La question est de savoir dans quelle mesure les compagnies maritimes collecteront l'ensemble des données lorsqu'elles soumettront l'ENS ou si elles supposeront que le principe du multiple filing sera utilisé.

PROCÉDURES SHORT SEA

Joeri Vanhaerens fait une réflexion sur la manière dont certaines opérations vont se dérouler dans la circulation short sea avec le Royaume-Uni. Les délais dans lesquels les déclarations ENS doivent être introduites sont stipulés dans la législation. En cas de short sea, ce délai est au plus tard de deux heures avant l'arrivée des marchandises.

PROCÉDURE AUX PAYS-BAS

ASV (Hilde Bruggeman) a fourni aux convenors du GT de nombreuses informations concernant la procédure appliquée aux Pays-Bas. Aux Pays-Bas, l'« avis de mainlevée des conteneurs » a également été récemment mis en service et des efforts sont également déployés pour introduire une déclaration anticipative avec laquelle la mainlevée des marchandises peut s'effectuer à un stade relativement précoce du processus, de sorte que seules les marchandises sélectionnées pour le contrôle doivent suivre un trajet différent.

L'AGD&A examinera dans quelle mesure ce processus peut également être appliqué dans les ports maritimes belges. Dorothy Cardoen contactera les autorités douanières néerlandaises à ce sujet.

DIVERS

- Dans les semaines/mois à venir, il y aura une concertation avec les différentes branches (MER, AIR et HINTERLAND) afin d'identifier un certain nombre de questions/imprécisions.
- Jan Maes (ASV – Grimaldi) demande la manière dont il convient d'envisager les transbordements à l'avenir. En principe, les transbordements devront également passer par le dépôt temporaire. La note sur les transbordements, récemment modifiée, ne prévoit plus de notification préalable. Dans la nouvelle situation lors de la mise en œuvre de PN/TS, les données relatives aux envois en transbordement devront également être introduites au préalable. En d'autres termes, le mini-CUSCAR qui peut actuellement être introduit jusqu'à cinq jours après le transbordement prendra fin sous PN/TS. Les transbordements devront également être placés sous DT à l'avenir et une « notification de réexportation » devra être introduite préalablement à la réexportation. Cet avis est également développé par l'AGD&A dans le cadre du projet AES.
- Aucune déclaration TS n'est requise pour les marchandises communautaires. Néanmoins, le PN devra se référer à la preuve qu'il s'agit des marchandises qui disposent du statut douanier de l'Union. Si le statut douanier de l'Union ne peut être prouvé à l'arrivée, les marchandises doivent être placées préalablement en DT. S'il s'avère par la suite que les marchandises disposent du statut douanier de l'Union, le TS peut prendre fin. avec un avis (preuve du statut douanier de l'Union). => Mise à jour : la manière dont ce processus fonctionnera précisément doit être examinée dans le cadre du projet PoUS.
- Joeri Vanhaerens demande quelle est la situation des lignes maritimes régulières (RSS). Selon Yves Arys, il existe dans ce cas une dispense d'introduction d'un PN. S'il s'agit de marchandises en transit (marchandises non Union) qui sont expédiées avec le RSS, les données de la déclaration de transit peuvent être réutilisées comme déclaration DT. Dorothy Cardoen fait également référence aux procédures qui doivent être respectées dans le cadre du transit en relation avec le Royaume-Uni.
- La question se pose également de savoir dans quelle mesure il convient de faire une distinction entre le transport accompagné et non accompagné lors de l'envoi du PN/TS. Ce point est important pour déterminer quelle partie devra envoyer certaines déclarations. Dorothy Cardoen examinera cette question de manière approfondie.
