MEETING MINUTES

Meeting report:	Concertation régionale		
Date of the meeting:	25.01.2023		
Réf. :	Meeting Minutes		
Report written by:	Louis Coudijzer	On:	27.01.2023

Entreprise/organisation	**Nom**	**Présence**
ALS Customs Services	Danny Proost	
APA	Maria Cranshof	
Aviapartner	Paul Van Den Bulck	X
Aviapartner	Marc Verstraeten	X
BAC	Marc Bogaerts	X
BAC	Toon Beylmakers	X
BAC	Sam Quintelier	Excusé
BDP International	Ronald Baes	
bpost	Peter Smet	X
bpost	Kris Verreth	
Crossroad Communications	Bjorn Bollingh	
Crossroad Communications	Nick Kumpen	
DB Schenker	Yves Alderson	Excusé
DB Schenker	Joke De Nul	Excusée
DHL Aviation	Michael Gomez	X
DHL Global Forwarding	Frederik Verdickt	X
dnata	Kristel De Bruyn	X
dnata	Johan Rosiers	
DSV	Dean Hellemans	
DSV	Erik Huenaerts	Excusé
DSV	Inge Pien	
AG Douanes et Accises	Markku Corremans	
AG Douanes et Accises	Pieterjan De Coninck	X
AG Douanes et Accises	Sandrina De Prins	
AG Douanes et Accises	Bart Engels	X
AG Douanes et Accises	Patrick Jodlowski	X
AG Douanes et Accises	Jonas Knevels	X
AG Douanes et Accises	Karolien Landsheer	
AG Douanes et Accises	Klara Pasgang	Excusée
AG Douanes et Accises	Hilde Rombouts	X
AG Douanes et Accises	Sven Spreutels	
AG Douanes et Accises	Bart Vleugels	X
Freight4U	Anne-Marie Wittemans	X
Gerlach	Rita Goris	Excusée
Gerlach	Rudi Marcelis	
Herfurth Logistics	Johan De Schrauwer	X
Hoyugroup	Arnaud Marechal	
Intertrans	Dirk Coppens	

Jetpak	Kim Paeps	
Kuehne+Nagel	Peter Goossens	Excusé
Kuehne+Nagel	Antoon Schmitz	X
MSE Europe	Pascal Vanneste	
Nippon Express	Veerle Gijsemans	X
Qatar Airways	Glen Verbelen	X
Swissport	Luc Goethals	X
WFS	Lucas Deschouwer	
WFS	Jense Philips	
Ziegler	Lore Goeminne	
ACB	Louis Coudijzer	X
ACB	Thomas Van Asch	X

Prochaines réunions :

1. **Comité de pilotage de la douane : 01.03.2023 (@FORWARD Belgium, Anvers)**
2. **Concertation régionale : 29.03.2023**

Ordre du jour

- ECS/2
- ICS/2 – PN/TS
- Divers

1 ECS/2

Si un fret doit à nouveau être transféré des GHA à l'agent, le GHA enverra un avis de transfert à la douane. En cas d'acceptation, la douane transférera aux agents une copie de l'avis de transfert et ces agents devront pouvoir accepter l'avis dans leurs systèmes douaniers à l'aide d'un Confirmation Handling. Beaucoup d'agents ne sont pas encore en mesure de le faire et la douane doit encore intervenir manuellement, ce qui ne constitue pas une solution à long terme. La douane fera circuler une communication pour inciter de nouveau les agents à intégrer cette fonctionnalité dans leur système.

Une solution par e-mail a été trouvée en ce qui concerne **les notifications 8 et 9 de la *black box*** pour les agents. Les agents peuvent recevoir à titre d'acceptation du transfert une copie du Confirmation Handling envoyé par les GHA. Ils peuvent ainsi directement contrôler si tout est en ordre en ce qui concerne leur envoi. Pour utiliser cette fonctionnalité, il est demandé aux agents de transmettre les informations suivantes à Thomas Van Asch (thomas.van.asch@aircargobelgium.be) avant le 28.02 : nom de l'entreprise, numéro EORI et adresse e-mail à laquelle la copie de la notification 9 peut être envoyée.
→ Attention : les informations transmises après le 28.02 ne pourront être pas être reprises avant le début de l'année prochaine dans PLDA.

Les difficultés éprouvées lorsque l'on essaie de joindre le **helpdesk PLDA** pendant les week-ends et les nuits devraient être résolues. M. Goethals (Swissport) a récemment appelé un dimanche soir, il n'a pas rencontré de problème et a tout de suite obtenu de l'aide. Si d'autres problèmes devaient encore survenir, il est demandé de transmettre à ACB la date et l'heure du contact et le nom de la personne de contact PLDA, mais également de toujours envoyer un e-mail au helpdesk PLDA. De cette manière, il sera donc possible de contacter ultérieurement l'opérateur économique dès que le service sera à nouveau disponible.

Mme Pasgang (SPF Finances) a remarqué que des problèmes se posaient parfois lors la confirmation des manifestes parce que le numéro de manifeste ne correspond pas au numéro de vol. Elle appelle les GHA à examiner ce problème rapidement car il n'y aura pas de confirmation automatique d'exportation dans ces cas-là. Il est explicitement demandé de transmettre à Mme Pasgang du feed-back concernant ce problème.

Les GHA demandent en outre s'il est possible d'obtenir l'accès à la confirmation d'exportation. Ainsi, en cas de problème, ils pourront agir proactivement. ACB se charge de la suite de ce dossier avec la douane. Pour finir, lors du dernier comité de pilotage, il a été demandé si une « error » s'affichait en cas d'introduction erronée des données du vol. ACB revérifiera également ce point avec la douane.

Action	Responsable	Échéance
Diffusion de la communication ECS/2	Douane – ACB	Dès que possible
Transmission à ACB des informations relatives à la réception de la copie de la notification 9	Agents	28.02

Correspondance entre le numéro de manifeste et le numéro de vol : Feed-back des GHA à la douane	GHA	Dès que possible
Aperçu du statut de la confirmation d'exportation	Douane – ACB	01.03
Données de vol erronées = « error » ?	Douane – ACB	01.03

2 ICS/2 – PN/TS

Le groupe de travail a été lancé et deux réunions ont eu lieu jusqu'à présent. Les acteurs des aéroports tant de Liège que d'Ostende et Bruxelles y étaient présents.

Lors des réunions, il a été convenu que le transporteur était entièrement responsable des Pre-Loading, Pre-Arrival et Arrival Notifications. Les GHA n'entrent en jeu au cours de la phase 1 que pour la Presentation Notification, qui clôture le cycle de vie ENS.

Au cours de cette première phase (30.06.23 – 30.12.23), on utilisera une PN autonome. L'absence d'ENS entraîne donc également l'absence de PN. La douane a précisé qu'il s'agissait d'une exception et qu'il n'était nullement question de ne pas envoyer d'ENS de manière régulière. En outre, l'envoi de ces ENS ne relève pas de la responsabilité du GHA belge, mais plutôt de celle du transporteur.

Le transporteur doit partager les informations suivantes avec les GHA :

- le numéro MRN de l'ENS ;
- les avis de contrôle.

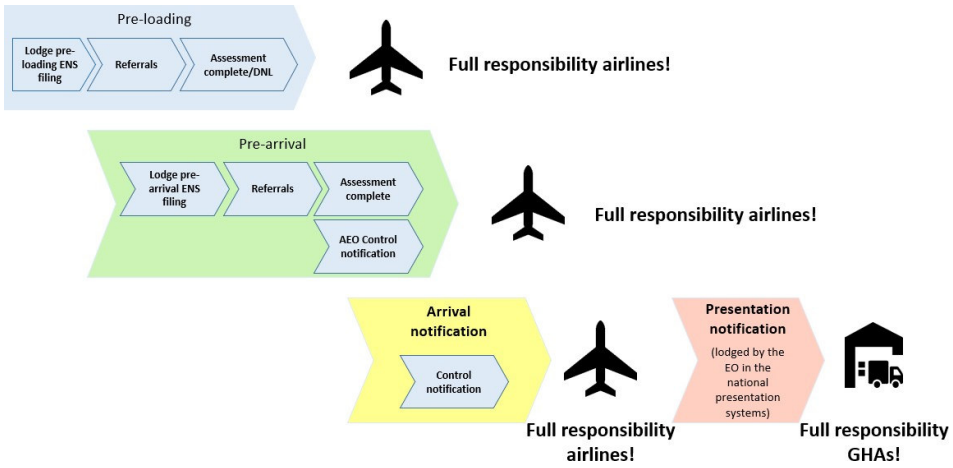
Lorsque Bruxelles constitue le premier point d'entrée dans l'Union européenne, il est possible que la douane européenne demande un contrôle du fret en transit. Par conséquent, le fret qui devait initialement rester à bord, doit être déchargé de l'avion. Dans pareil cas, l'avis de contrôle que le transporteur reçoit, doit être transféré au GHA. Dans l'AN, il devrait être possible de remplir un champ « notify party », mais cette façon de procéder n'est pas idéale parce que la communication se déroule ensuite par téléphone ou par e-mail. Les GHA préfèrent établir une messagerie formelle (par exemple, via CSN-messaging).

Le TS est provisoirement placé au second plan, pour tout d'abord se concentrer entièrement sur ICS/2 pour respecter l'échéance du 30.06.

M. Gomez (DHL Aviation) s'inquiète du timing d'envoi de la PN et d'un éventuel avis de contrôle, qui se présente uniquement en cas de contrôle (dans l'idéal, il faudrait toujours une réaction, même en cas d'absence de contrôle, mais cela n'est actuellement pas prévu dans ICS/2). On ne sait pas clairement quand cet avis de contrôle sera reçu, ce qui rend les choses difficiles à gérer sur le plan opérationnel. Dans la situation actuelle, l'analyse de risque démarre dès que la PN est envoyée et, en fonction des résultats, il est possible qu'un avis de contrôle soit envoyé. Toutefois, le timing de l'analyse de risque n'est pas défini, ce qui peut engendrer des problèmes significatifs pour les opérations. Des accords plus précis avec la douane sont nécessaires à cet égard. La douane région de

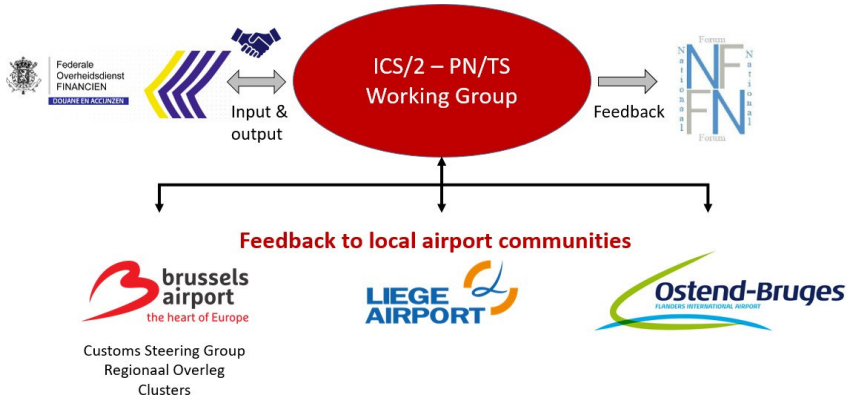
Louvain fera déjà remonter en interne l'inquiétude évoquée concernant les éventuels problèmes opérationnels.

M. De Schauwer demande si, lors d'un dédouanement, les agents doivent s'en tenir aux codes SH déclarés à l'origine. Cela peut s'avérer problématique pour la destination, surtout si des erreurs ont été commises à l'origine. M. Jodlowski (AG Douanes et Accises) confirme cependant que les agents ne doivent pas s'en tenir aux informations qui figurent dans la TSD (et qui ont donc été déclarées à l'origine). La communauté demande tout de même à la douane de faire preuve de flexibilité en cas d'erreurs potentielles dans les codes SH déclarés dans le contexte de l'ICS/2 – PN/TS parce qu'il s'avère compliqué pour les acteurs à la destination de tout maîtriser.



Une réunion a également été organisée entre les GHA et les transporteurs. Ces derniers n'étaient toutefois présents qu'en petit nombre, même si les transporteurs de Brussels Airport avaient normalement tous reçu une invitation. Une réunion de suivi est planifiée le 03.02. Dans l'intervalle, M. Leunen (BAC) a envoyé une lettre au nom de BAC à tous les transporteurs afin de les informer par ce canal également.

En outre, ACB continue de diffuser les informations issues du groupe de travail ICS/2 – PN/TS à la communauté BRUcargo au sens large. Des réunions ont également été organisées à Liège. À Ostende, on ne sait pas vraiment si d'autres moments de concertation seront prévus en plus du groupe de travail...



3 Divers

3.1 Processus parallèle

Comme dit précédemment, la mise en place d'un processus parallèle est abandonnée. Ce point sera examiné plus en détail lors de la prochaine concertation du comité de pilotage Fresh.

3.2 Projet eCMR

Sur la base des suggestions formulées pendant la concertation précédente, les différentes instances qui peuvent éventuellement contrôler des transports routiers et demander à consulter les CMR ont été contactées. Les instances suivantes ont été contactées :

- Police
- SPF Mobilité et Transports
- VLABEL
- Douane

Toutes ont été informées du projet pilote et ont confirmé que tout était conforme à la législation en la matière. Il a été demandé une nouvelle fois à la douane d'approuver par écrit l'eCMR étant donné que son aval a été explicitement réclamé au sein du groupe de projet. M. Vleugels (SPF Finances) a formellement confirmé lors de la concertation que l'utilisation de l'eCMR est autorisée et ne constitue aucun problème pour autant que l'eCMR soit utilisée correctement (l'eCMR est reprise dans les méthodes de travail de la douane relatives à la CMR).

Le projet débutera le 01.02.2023. Dans une première phase d'une durée de deux semaines, les véhicules circuleront avec une CMR tant numérique que papier. Dans ce cadre, la version papier fera office de document légal étant donné que la version numérique n'aura pas encore de numéro officiel et qu'elle sera donc un « document factice ». Après cette période, la numérotation des eCMR sera activée et les CMR papier ne seront dès lors plus utilisées.

3.3 Week-ends de maintenance

M. Engels (AG Douanes et Accises) indique qu'un week-end de maintenance est prévu du 04.02 au 05.02. Celui-ci pourrait avoir un impact sur les systèmes de la douane, mais le week-end doit encore être confirmé. De plus amples informations suivront sur le site Web du Forum National dès qu'elles seront connues. Le cas échéant, ACB communiquera également à ce sujet. Le calendrier complet des week-ends de maintenance planifiés en 2023-2024 sera également communiqué prochainement.