



GT OPÉRATIONS SOUS-GT PN/TS

RAPPORT

18.04.2023

PRÉSIDENT	Dorothy Cardoen (AGD&A) Jan van Wesemael (Alfaport-Voka)
SECRÉTAIRE	Jan van Wesemael (Alfaport-Voka)
PRÉSENTS	Alexander Berkman Bart Cieters AGD&A Bart Engels AGD&A Bart Vleugels AGD&A Bart Keersmaekers Diederik Bogaerts Charles Poncin Debby Bogemans AGD&A Dennis Verheyen Dorothy Cardoen AGD&A Elke De Jonghe Eric Vanden Bempt Eric Verlinden Frederik Verdickt Geert Vandenbergh Gino Roelandt Gitte Van Loy Goossens Filip Hilde Bruggeman Isabelle De Clercq Ivan Verborgh AGD&A Jan Maes Jan Marien Jan Van Wesemael Janhi El Houcine Jeroen Sarrazyn AGD&A Jessy Van Aert Jim Styleman Jimmy Geninazzi Joana Pijpe Joffrey Decock Johan Geerts Johan Van Staey Karen Wittcock Kim De Coninck AGD&A Kjell Jamin Koen De Ceuster Kristin van Kesteren-Stefan Marc Beerlandt Marc Staal Mathieu Serafimoff Michael GOMEZ Michiel Derutter Michiel Jacobs Paul Van Den Bulck Peter Tilleman Philippe Warmoes Richard Jansegers Ron Hof Sarah Vanobberghen AGD&A Smout, Nancy Steven Michiels Stijn Schuerwegh Sven Hendrickx Sven Van Der Biest AGD&A

EXCUSÉS	Theo Peeters Theo Peeters Exsan Thomas Van Asch Tineke Leeuws Werner Rens AGD&A Yoann Francou AGD&A Yves Arys AGD&A
---------	---

État d'avancement PN/TS pour les ports maritimes

Un état d'avancement pour les ports maritimes est commenté à l'aide d'un ppt par Eric Verlinden (Alfaport Voka), qui coordonne le projet PN/TS en tant que project manager de « The Way Forward ».

PN/TS est une composante de « The Way Forward » (projets de digitalisation dans le port d'Anvers). Certains projets sont aussi examinés de manière plus large (également avec d'autres ports maritimes). C'est le cas pour le projet PN/TS.

La communauté portuaire anversoise privée a conclu un pacte numérique avec PoAB, dans lequel plusieurs accords ont été conclus pour aborder les projets de digitalisation de manière structurée.

PN/TS sera mis en œuvre en deux sorties. Les propriétés les plus urgentes doivent être opérationnelles le 1er mars 2024. Un certain nombre d'outils moins urgents seront quant à eux mis en œuvre dans le cadre d'une seconde sortie. Le projet « bulkchain » sera aussi réactivé dans le courant de 2023/2024.

Le but est de développer une plateforme collective (PCS) pour pouvoir communiquer avec le système de l'AGD&A.

Ces derniers mois, des business requirements ont été dressées avec toutes les parties prenantes concernées des ports maritimes (Anvers, Gand, Zeebrugge) en ce qui concerne tous les flux de marchandises (conteneurs, RoRo, Ferry, breakbulk, liquid bulk). Des concertations sont aussi régulièrement assurées avec l'AGD&A et NxtPort.

Le soutien de l'AGD&A est considéré comme très positif. Il est également question avec l'AGD&A de l'échange de données et de la mise à jour d'un certain nombre de processus opérationnels qui doivent être adaptés à la nouvelle situation.

Le planning indicatif est commenté par Eric Verlinden à l'aide d'une présentation annexée à ce rapport.

Pendant le développement, une concertation régulière sera assurée avec les parties prenantes concernant le déroulement du projet. Pour l'échange de messages entre la plateforme et l'AGD&A, on s'est basé sur le MIG concernant PN/TS qui a été publié par l'AGD&A sur son site web https://finances.belgium.be/fr/douanes_accises/entreprises/applications-da/documentation-technique/pn-ts

Pour la conversion des éléments de données actuellement disponibles dans les systèmes des opérateurs, ces entreprises devront prévoir une enveloppe. La plupart des fournisseurs de logiciels/plateformes de communication prévoient cette possibilité.

À la réception des messages sur la plateforme (PCS), une validation technique sera assurée (conformément aux spécifications techniques dans le MIG).

Le but est qu'à partir du système des douanes, des informations arrivent au PCS en ce qui concerne les données d'apurement du TSD, mais aussi le statut de contrôle des différentes déclarations afin de pouvoir aussi générer de cette manière un avis de libération (conteneur).

Les déclarations NCTS entrantes seront aussi reprises dans le PCS. Ce point doit encore être abordé de manière plus approfondie avec l'AGD&A.

Il a été convenu que les armateurs/agents enverront le TSD au PCS. Les manutentionnaires/terminaux enverront l'avis de déchargement des marchandises au PCS, sur la base de quoi un avis PN sera envoyé à la douane dans le PCS.

Les opérateurs qui introduisent des déclarations de suivi communiquent directement depuis IDMS (remplaçant de PLDA) à l'AGD&A. Le but est que l'AGD&A transmette un certain nombre de données non commerciales au PCS afin que l'amortissement du TSD puisse être suivi et que les marchandises puissent être libérées ou non à l'aide du statut de contrôle. C'est crucial dans le cadre des projets CCRM, CVB et CPU.

En ce qui concerne le flux entrant de marchandises de l'Union, plusieurs défis se posent encore (e-comptoir importations à développer). Des processus ont aussi été développés pour les marchandises « overlanded » et « shortlanded ».

L'ENS re-use n'est pas soutenu pour le secteur maritime.

Il a aussi été convenu qu'un TSD devra toujours être introduit pour les marchandises hors Union au niveau de l'unité. Il est conseillé de définir une unité de manière aussi détaillée que possible (ex. conteneur, véhicule, vrac : B/L...)

Ron Hof (armateur ONE) observe que la date du go live pour la douane a été fixée au 1/3/2024, mais que pour les opérateurs, une période de transition serait prévue jusqu'au 1/9/2024. C'est du moins le message qui est diffusé aux Pays-Bas. D'après l'AGD&A, une période de transition est prévue dans l'ICS2 release 3, où l'on peut prévoir une période de « deployment » à la demande des opérateurs concernés.

Logiquement, on pourrait aussi étendre la même période de transition pour ICS2 au PN/TN. Il s'agit enfin de globalement le même ensemble de données que les transporteurs devront introduire.

Pour l'introduction d'un PN, la Commission ne prévoit en principe aucun report, car le life cycle de l'ENS doit être clôturé lors du déchargement (PN). La saisie séparée d'un PN ne s'inscrit actuellement pas dans le cadre du projet PN/TS. Tout sera mis en œuvre pour réaliser le projet dans son intégralité le 1/3/2024.

Des questions sont également posées sur la sélection et le contrôle au niveau du TSD.

Le système de l'AGD&A effectuera pour le contrôle des sélections au niveau de la déclaration (TSD). Les statuts de contrôle sont tenus à jour dans PN/TS et communiqués. La libération des marchandises est assurée sur la base de la déclaration de suivi (IDMS- NCTS- AES). Tant qu'elles ne sont pas libérées, les marchandises sont en dépôt temporaire.

Il est possible que lors de la sélection d'un conteneur sur un certain B/L, d'autres conteneurs de ce B/L soient sélectionnés pour le contrôle. Ce point sera abordé dans un groupe de travail distinct avec l'AGD&A.

Il convient aussi de bien convenir de la manière dont les sélections de contrôle sur ENS se présentent par rapport aux sélections de contrôle basées sur le TSD.

Le but est que lors d'une sélection sur ENS, le TSD lié soit également sélectionné pour un contrôle. L'avis PN peut jouer un rôle à ce niveau. L'AGD&A va examiner ce point de manière plus approfondie en interne (dans l'application de contrôle) et il sera aussi inscrit à l'ordre du jour du GT PN/TS.

Jessy Van Aert (Evonik - Essenscia) souligne l'importance d'une libération rapide pour les propriétaires des marchandises. Il faut à tout moment éviter que lors de la sélection d'un conteneur, tous les conteneurs sur ce B/L soient bloqués pour une plus longue période.

Dans le courant du mois de mai, on abordera avec l'AGD&A comment traiter un certain nombre de procédures douanières comme les transshipments (REN remplace mini-CUSCAR) et le transfert (transfert sous TO). Il convient également de réfléchir aux procédures d'urgence (buffering).

Eric Verlinden explique comment la base de données et l'authentification fonctionneront sur la plateforme de données. Une interface utilisateur limitée (dashboard) sera prévue.

Les business requirements sont valisées fin avril/début mai dans « The Way Forward ». Dès que cela sera fait, on poursuivra la mise en œuvre du PN/TS.

État d'avancement PN/TS pour les aéroports

Thomas Van Asch (ACB) commente l'état d'avancement du projet PN/TS à l'aide d'un ppt qui est aussi annexé à ce rapport.

Le GT dédié dans les aéroports s'est réuni une première fois fin 2022 avec une représentation des différents aéroports (Bruxelles, Liège et Ostende) et les diverses parties prenantes (opérateurs de piste, compagnies aériennes, intégrateurs, fournisseurs de logiciels).

Dans les aéroports, l'accent est actuellement mis sur l'ICS2, où les avis AN et PN doivent pouvoir être envoyés avant la fin 2023.

Les avis pre-loading et pre-arrival et AN seront assurés par les compagnies aériennes. L'introduction du PN sera quant à elle assurée par les opérateurs de piste. La mise en œuvre de la déclaration TSD sera examinée dans une phase ultérieure.

Il n'y a pas de problème en ce qui concerne les opérateurs actifs dans le segment Express. Ils testent pour l'instant l'application ICS2 et ont encore quelques questions qui seront posées à la Commission.

Le secteur des services postaux sera aussi prêt à utiliser ICS2. On convient avec l'AGD&A de la manière dont la transition peut être assurée sans heurts.

Pour les flux de marchandises classiques, les avis CSN serviront de base pour générer les avis PN. Les opérateurs se concertent à ce propos avec les fournisseurs de logiciels.

En ce qui concerne TSD, on ne sait pas encore clairement dans quelle mesure on optera pour la réutilisation d'ENS ou pour l'ensemble de données TSD complet.

Ce point sera abordé par le GT dans le courant des prochaines semaines.

Divers

Bart Engels (AGD&A) parcourt les points divers.

- Pour PN/TS, IDMS une mise à jour du MIG est disponible.
https://financien.belgium.be/fr/douanes_accises/entreprises/applications-da/documentation-technique/idms/all
- Pour la REN (re-export notification), le MIG a récemment été publié.
https://financien.belgium.be/fr/douanes_accises/entreprises/applications-da/documentation-technique/aes/aes-export
- Le département législation a prévu sur le prochain site web un pack de documentation concernant l'utilisation des éléments de données (Annexe B GVo DWU) et plusieurs explications sur l'utilisation d'EDMS et IDMS, qui remplacera PLDA dans le courant de l'année 2023.
https://financien.belgium.be/fr/douanes_accises/entreprises/douane/declarations-notifications-statut-douanier
- Le calendrier (planning MASP) a également été mis à jour. Une colonne avec la date limite d'engagement a été ajoutée dans l'aperçu.
- Au cours de la seconde moitié du mois de mai, des séances d'information seront prévues sur IDMS et AES, entre autres.
- En ce qui concerne la mise en œuvre d>IDMS/EDMS, l'industrie du vrac est partie prenante pour se désengager de l'utilisation des engagements manuels. Dans le cadre de l'application d>IDMS/EDMS, il devrait effectivement être possible d'utiliser une déclaration (incomplète) simplifiée introduite avant l'arrivée des marchandises. Après le déchargement, un avis I2 pourra être envoyé avec les données exactes. Ce point doit être examiné pour déterminer si c'est effectivement possible.
- Hilde Bruggeman (ASV) se demande comment on traitera dans PN/TS la comptabilité matières qui doit être assurée dans le cadre d'une autorisation RTO par le titulaire de l'autorisation. Au lancement du DWU (1/5/2026), il a été permis de considérer une combinaison de la comptabilité marchandises et du Terminal Operating System interne comme comptabilité matières.

L'article 116 du règlement délégué énumère les éléments de données à reprendre dans une comptabilité matières RTO. Il est aussi possible sur la base du DWU d'utiliser les système portuaires et logistiques. Il faudra préalablement vérifier avec l'AGD&A dans quelle mesure les informations disponibles dans le PCS (éventuellement en combinaison avec le système interne des opérateurs) entrent en considération comme comptabilité matières. Dans ce cas, une base de données d'archives doit aussi être prévue.

=====